بسم الله الرحمن الرحيم

جامعة اليرموك
كلية الآداب
قسم التاريخ

تاريخ مدينة صور العُمانية البحري في عهد السلطان فيصل بن تركي (1888- 1913م)

Naval History of Omani Sur Seaport in Reign Of Sultan Faisal Bin Turky (1888 – 1913)

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر من جامعة اليرموك

إعداد الطالب
محمد بن عمر بن مبارك الغيلاني

إشراف الدكتور
وليد صبحي العريض

2007م

بسم الله الرحمن الرحيم

جامعة اليرموك
كلية الآداب
قسم التاريخ

تاريخ مدينة صور العُمانية البحري في عهد السلطان فيصل بن تركي (١٨٨٨ - ١٩١٣م)

Naval History of Omani Sur Seaport in Reign Of Sultan Faisal Bin Turky (1888 – 1913)

إعداد الطالب
محمد بن عمر بن مبارك الغيلاني

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر من جامعة اليرموك

أعضاء لجنة المناقشة:

١- الدكتور وليد صبحي العريض .... مشرفاً ورئيساً
٢- الأستاذ الدكتور أحمد محمد الجوارنه.................عضو لجنة إشراف
٣- الأستاذ الدكتور علي مفلح محافظة .... عضواً
٤- الدكتور إبراهيم الشرعة .... عضواً

الإهداء

إلى من رآني قلبها قبل عينيها ...

إلى من حضنتني أحشاءها قبل يديها ...

إلى أمي الغالية أطال الله في عمرها ...

****

إلى قدوتي الأولى ... ونبراسي الذي ينير دربي ...

إلى من علمني أن أصمد أمام أمواج البحر الثائرة ...

إلى من أعطاني ولم يزل يعطيني بلا حدود ...

إلى من رفعت رأسي عالياً اعتزازاً به ...

إلى أبي العزيز...

****

إلى من وقفت بجانبي وشجعتني على الاستمرار في الدراسة... إلى من شاركتني حياتي بحلوها ومرها ...إلى رفيقة دربي ... و أغلى حبيبة ...

إلى زوجتي

****

و إلى كل باحث عن المعرفة في تاريخ بلدنا الغالي عُمان

أهدي لهم هذا البحث البسيط للاستفادة

****

شكر وتقدير

اقدم عظيم شكري وتقدير إلى الدكتور الفاضل /

وليد العريض ..الذي تفضل بالإشراف على هذا البحث

وأثراني بتوجيهاته.

وكذلك الدكتور الفاضل / **أحمد الجوارنه** .. الذي أخذ بيدي

في وضع البصمات الأولى للبحث.

ولا يفوتني أن اشكر الأستاذ / **محمود بن محمد الغيلاني** ..

الذي ساعدني في إظهار هذا البحث.

ولا أنسى الصديق الوفي الأخ / **عدنان غرايبة** .. الذي

وقف إلى جانبي أثناء فترة الدراسة وكان نعم الأخ .

لهم مني كل الحب والتقدير

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة
-الإهداء	ج
-شكر وتقدير	د
-فهرس المحتويات	هـ
-المقدمة	١
-دراسة للمصادر والمراجع	٥
الفصل التمهيدي	**٩**
١- الموقع الجغرافي والعوامل الطبيعية التي جعلت من صور ميناءً هاماً	١٠
- أصول التسمية ودلالاتها اللغوية	١٠
- جغرافية عُمان	١١
- جغرافية صور	١٢
- جغرافية المحيط الهندي وسواحله	١٤
٢- الأوضاع السياسية والاقتصادية في مدينة صور قبل عام ١٨٨٨م	١٥
أ- الأوضاع السياسية	١٦
ب- الأوضاع الاقتصادية	٢٠
٣- وصف المدينة	٢١
-الخدمات	٢٦

الفصل الأول: التجارة في مدينة صور ---------------------- ٢٨

- التجارة البحرية ومساراتها ---------------------- ٢٩

١- الرحلات البحرية ---------------------- ٣٢

أ- الإبحار إلى العراق والخليج العربي ---------------------- ٣٢

ب- الإبحار إلى الهند ---------------------- ٣٣

جـ- الإبحار إلى اليمن ---------------------- ٣٤

د- الإبحار إلى شرق أفريقيا ---------------------- ٣٤

٢- التجارة البرية ---------------------- ٣٥

٣- السلع التجارية المستوردة والمصدرة ---------------------- ٣٧

٤- الجمارك ---------------------- ٣٩

-الأسواق ---------------------- ٤٢

الفصل الثاني: النشاط الصناعي في مدينة صور ---------------------- ٤٤

١- صناعة السفن ---------------------- ٤٥

٢- أنواع السفن المستخدمة في التجارة ---------------------- ٥١

أ- السفن ذات العنافة ---------------------- ٥٢

١- البدن ---------------------- ٥٢

٢- البقارة (الشاحوف) ---------------------- ٥٣

٣- البتيل ---------------------- ٥٤

٤- البوم ---------------------- ٥٤

ب- السفن ذوات المؤخرة العريضة (الرقعة) ---------------------- ٥٥

١- البغلة ---------------------------------- ٥٥

٢- الغنجة ---------------------------------- ٥٦

٣-السنبوق ---------------------------------- ٥٧

٤- الشوعي أو الشويعي ---------------------------------- ٥٧

٥- الجالبوت ---------------------------------- ٥٨

٦- أبو بوز ---------------------------------- ٥٨

٧- الماشوة ---------------------------------- ٥٩

٨- الهوري ---------------------------------- ٥٩

٣- الآلات الملاحية ---------------------------------- ٦٠

أ- الإسطرلاب ---------------------------------- ٦٠

ب- آلة الكمال ---------------------------------- ٦١

جـ- آلة الباطلي ---------------------------------- ٦٢

د- البوصلة الملاحية (بيت الإبرة) ---------------------------------- ٦٢

الفصل الثالث: التراث البحري لأهالي مدينة صور ---------------------- **٦٥**

أولاً: الإرشاد والقباطنة ---------------------------------- ٦٦

أ- ترجمة بأسماء القباطنة وإسهامهم في تقدم الملاحة في صور ------------ ٦٦

١- النوخذا سعيد بن حمدبن ماطر التمامي ---------------------- ٦٦

٢- النوخذا جمعة بن مسلم بن سليم القعدوي ---------------------- ٦٧

٣- النوخذا ناصر بن علي بن ناصر الخضوري ---------------------- ٦٧

٤- النوخذا سلطان بن علي بن محمد العلوي ---------------------- ٦٨

٥- النوخذا مبارك بن محمد بن مبارك بن جويد الغيلاني ---------------------- ٦٨

ب- مؤلفات ومذكرات القباطنة (الرحمانيات) ---------------------- ٦٨

جـ- الطرق الفنية المستخدمة في الملاحة ---------------------- ٧٠

ثانياً: المصطلحات البحرية ---------------------- ٧٥

أ- المصطلحات البحرية الخاصة بالسفينة ---------------------- ٧٥

ب- المصطلحات البحرية الخاصة بطاقم السفينة ---------------------- ٧٧

جـ- مصطلحات بحرية خاصة بالملاحة ---------------------- ٧٨

د- المصطلحات البحرية الخاصة بصناعة السفن ---------------------- ٧٩

ثالثاً: الحياة الاجتماعية على ظهر السفينة ---------------------- ٨١

أ- الطعام والشراب ---------------------- ٨١

ب- التسلية ---------------------- ٨٢

ج- الغناء (الشلات البحرية) ---------------------- ٨٤

المرحلة الأولى: الشلات (الغناء) التي ترافق صنع السفينة وتجهيزها ---------------------- ٨٦

المرحلة الثانية: مرحلة الغناء أثناء الإبحار ---------------------- ٨٨

المرحلة الثالثة:مرحلة الغناء بعد وصول السفينة إلى سواحل الدول التي يسافرون إليها- ٩٠

د- الصعوبات ---------------------- ٩١

الفصل الرابع: العلاقات الفرنسية العُمانية وانعكاس ذلك على تجارة صور ١٨٨٨م-١٩١٣م ---------------------- ٩٣

أولاً: تطور العلاقة الفرنسية العُمانية ---------------------- ٩٣

أ- العلاقات الفرنسية مع السلطات فيصل بن تركي ---------------------- ٩٦

ب- العلاقات الفرنسية مع تجار مدينة صور ---------------------- ١٠٢

ثانياً: رفع الأعلام الفرنسية على السفن الصورية ---------------------- ١٠٥

-أسماء التجار الصوريين الذي حملوا الأعلام الفرنسية ---------------------- ١٠٥

-موقف بريطانيا من رفع الأعلام الفرنسية ---------------------- ١٠٧

-موقف السلطان فيصل بن تركي من رفع الأعلام الفرنسية ---------------------- ١١٢

ثالثاً: التنافس الفرنسي البريطاني على تجارة صور ١٨٩٠-١٩٠٥م ---------------------- ١١٦

-انتعاش التجارة البحرية في مدينة صور ---------------------- ١١٦

- تجارة الرقيق ---------------------- ١١٦

- تجارة السلاح ---------------------- ١١٨

التحكيم الدولي بين فرنسا وبريطانيا ---------------------- ١٢٠

الخاتمة ---------------------- ١٢٥

قائمة المصادر والمراجع ---------------------- ١٢٧

الملاحق ---------------------- ١٤١

الملخص باللغة العربية ---------------------- ١٦٤

الملخص باللغة الإنجليزية ---------------------- ١٦٦

المقدمة:

تعتبر عُمان من البلاد المهمة في مجال الملاحة والنشاط البحري منذ القدم، وقامت موانئها بدور هام في هذا المجال ، وخاصة مع امتداد سواحلها الطويلة على بحر العرب والمحيط الهندي.

وتمثل مدينة صور العُمانية مفتاح هذا المحيط ، حيث تعتبر من أبرز المدن العُمانية في مجال التجارة البحرية ، وخاصة مع امتلاكها ميناءً بحرياً يعتبر المتحكم بمنافذ بحر العرب والخليج العربي. وقد ساعدت عوامل طبيعية وجغرافية في بناء هذا الميناء ، مما حدا بالسفن إلى الانطلاق من هذا الميناء للتبادل التجاري احيانا واعتباره حلقة وصل مع الموانئ والمراكز الحضارية الأقرب أحيانا أخرى.

ونتيجة للتنافس الانجليزي والفرنسي بهدف السيطرة على هذا الميناء في أواخر القرن التاسع عشر الميلادي وبداية القرن العشرين، فقد ازدادت شهرة مدينة صور البحرية مع زيادة أهمية مينائها استراتيجياً وتجارياً.

ورافق زيادة أهمية الميناء في مدينة صور البحرية اشتهار المدينة بصناعة السفن المتنوعة، بحيث امتلكت هذه المدينة أكبر اسطول بحري في عُمان في أواخر القرن التاسع عشر الميلادي ، الأمر الذي أبرز مكانتها التجارية والحضارية في القرنين التاسع عشر الميلادي وبداية القرن العشرين الميلادي.

ويرجع السبب في اختياري هذا الموضوع إلى اسباب عدة منها:

١. الشهرة التي تمتعت بها مدينة صور عبر تاريخ عُمان بشكل خاص وتاريخ الخليج العربي بشكل عام. والدور الذي لعبته هذه المدنية في التجارة البحرية خاصة في أواخر القرن التاسع عشر الميلادي وبداية القرن العشرين، الأمر الذي أدى إلى التنافس الإنجليزي الفرنسي للسيطرة على تجارتها.

٢. قلة الدراسات التي بحثت في الموضوع ودور مدينة صور الحضاري.

٣. الرغبة الشخصية في كتابة تاريخ مدينة صور كونها مدينتي.

وعندما شرعت في الكتابة في هذا الموضع واجهتني مشكلات عديدة منها:

قلة المصادر والمراجع الأجنبية والعربية التي بحثت في موضوع الدراسة، وأقصد هنا دراسة مدينة صور تحديداً، فمعظم الدراسات تناولت تاريخ عُمان بشكل عام ودورها الحضاري، ولم تركز على مدينة صور إلا كجزء من ذلك، بل ركزت في الأغلب على مسقط ومطرح.

لذلك لم تكن المادة الموجودة في الفترة الزمنية للدراسة بالكافية.

وأثناء كتابتي هذه الدراسة، قمت بالربط بين الموضوع والزمن، واستخدام الوثائق التي حصلت عليها بهدف إبراز دور مدينة صور الملاحي، مع التعليق على بعض القضايا الواردة في الدراسة ومقارنتها مع بعضها البعض.

وقد بدأت هذه الدراسة بتمهيد عرضت فيه طبيعة الموقع الجغرافي ودور العوامل الطبيعية التي جعلت من الميناء في صور ذا أهمية كبيرة ؛ بالإضافة إلى الأوضاع في المدينة، ووصف لها وللخدمات فيها.

ومن ثم جاءت الدراسة في أربعة فصول:

الفصل الأول: وتحدثت فيه عن التجارة في المدينة ، وقد أوضحت بروز المدينة من الناحية التجارية البحرية والبرية في أواخر القرن التاسع عشر الميلادي ، والذي ترافق مع تنوع السلع التجارية المصدرة والمستوردة في المدينة ، وازدهار الجمارك والأسواق فيها.

وتناولت في الفصل الثاني: النشاط الصناعي في الميناء الذي أدى إلى ازدهار صناعة السفن في هذه المدينة .

أما الفصل الثالث: فقد تحدثت فيه عن التراث البحري لأهالي مدينة صور ، والذي كان نتيجة ازدهار المدينة البحري في المحيط الهندي في أواخر القرن التاسع عشر الميلادي ، وخاصة التراث المتعلق بالسفينة أثناء رحلاتها، حيث كانت الحياة الاجتماعية على ظهرها له طقوس لا تكاد تختلف عنها في المدينة نفسها.

وتناولت في الفصل الرابع: العلاقات الفرنسية العُمانية وانعكاس ذلك على تجارة صور وازدهارها، مما حدا ببريطانيا للتدخل لوقف هذا التطور في هذه العلاقات، لما لها من خطر على مصالحها في المنطقة.

وبعد ذلك عرضت في الخاتمة لأهم الاستنتاجات التي توصلت إليها.

دراسة للمصادر والمراجع:

أولاً: الوثائق:

أ. **الوثائق العربية:** وهي المراسلات بين سلطان عُمان فيصل بن تركي وفرنسا في أواخر القرن التاسع عشر الميلادي ، وقد زودت هذه الوثائق الدراسة بمعلومات قيمة حول العلاقة بين الأهالي في صور وفرنسا وأسماء البحارة الذين كانوا تحت حماية فرنسا.

ب. **الوثائق الإنجليزية وهي:**

- Records of Oman 1867-1947

وتضم المراسلات بين القناصل البريطانيين في عُمان ووزارة الخارجية البريطانية وحكومة الهند أواخر القرن التاسع عشر الميلادي ، وتقدم هذه الوثائق مادة قيمة قدمت صورة شاملة عن موقف بريطانيا من الوجود الفرنسي في عُمان وجهودها في تقليص هذا الوجود ، كما تعطي وصفاً لمدينة صور في أواخر القرن التاسع عشر الميلادي.

- Ruling Families of Arabia: Sultanate of Oman

وقد أفادت هذه الوثائق في إعطاء معلومات شاملة عن التحكيم البريطاني ، المعروف بتحكيم كاننج، وتقسيم الدولة العُمانية بعد وفاة السلطان سعيد بن سلطان ١٨٥٦م.

ج. الوثائق الفرنسية المترجمة:

تتحدث عن موقف فرنسا من سلطنة عُمان أواخر القرن التاسع عشر الميلادي ، وقد ألقت هذه الوثائق الضوء على العلاقة بين فرنسا وأهل مدينة صور ممن تمتعوا بالحماية الفرنسية ، وجهود القناصل الفرنسيين في مد النفوذ الفرنسي إلى المدينة.

ثانياً: الرسائل الجامعية:

وقد استخدمت في الدراسة عدة رسائل جامعية ، ساهمت في إثراء هذه الدراسة وأهمها:

- **مصلح محمد عبد العيساوي:** التطورات الداخلية في عُمان وعلاقاتها الداخلية ١٨٨٨-١٩١٣م ، وأفادت هذه الرسالة في الحديث عن التنافس البريطاني الفرنسي في عُمان في أواخر القرن التاسع عشر الميلادي وبداية القرن العشرين، وعن النظام الإداري والمالي في عُمان.
- **رحيم كاظم الهاشمي:** تجارة الأسلحة في الخليج العربي ١٨٨٨-١٩١٤م. تلقي هذه الرسالة الضوء حول تجارة السلاح في عُمان ودور مدينة صور فيها أواخر القرن التاسع عشر الميلادي وبداية القرن العشرين، وموقف بريطانيا وفرنسا منها.

ثالثاً: المصادر والمراجع:

أعتمدت الدراسة على مجموعة من المصادر والمراجع العربية والمترجمة التي كان من أهمها:

- **جميس ريموند ولستد:** تاريخ عُمان- رحلة في شبة الجزيرة العربية ، وهو عبارة عن رحلة قام بها ولستد إلى مناطق عُمان المختلفة خلال القرن التاسع عشر الميلادي ، ومنها مدينة صور ، والتي وصفها بشكل واضح.
- **روبرت لاندن:** عُمان منذ عام ١٨٥٦م مسيراً ومصيراً ، يتناول الكتاب التطورات الاقتصادية والاجتماعية المهمة في عُمان وأبرز أثارها ، والتي تلقي في جانب منها الضوء على مدينة صور خلال فترة الدراسة.
- **حسن صالح شهاب:** من تاريخ بحرية عُمان التقليدية ، يقدم الكتاب معلومات قيمة عن السفن التي كانت تستخدم للملاحة في مدينة صور ، وطرق الملاحة وأساليبها المتنوعة.
- **عُمان وتاريخها البحري:** يقدم هذا المرجع دراسة شاملة ووافية للتاريخ البحري لعُمان عامة، ويتطرق بالحديث عن دور مدينة صور البحري من حيث السفن المستعملة والآلات وأساليب الملاحة.
- **أحمد الجوارنه :** يعتبر كتابه " **مدينة صور العمانية الماضي والحاضر والثقافة** " الذي صدر في عام ٢٠٠٣م ، من أحدث الكتب التي تحدثت عن مدينة صور بشكل مفصل

من حيث أحياء المدينة وقبائلها والقرى التابعة لها ، كما تطرق إلى الملاحة البحرية وصناعة السفن ومشكلة رفع الأعلام الفرنسية . لذلك يعتبر كتابه مرجعاً مهماً ، كما يعتبر بداية الانطلاق لكتب أخرى صدرت فيما بعد وهي:

- **ناصر بن علي البلال** : وكتابه " **قبائل الجنبة وميناؤهم التاريخي صُور مدخل تاريخي حضاري لجنوب بلاد العرب** " الذي صدر في عام ٢٠٠٥م.

- **حمود بن حمد بن محمد الغيلاني** : يعتبر كتابه " **التاريخ الملاحي وصناعة السفن في مدينة صور العمانية** " الذي نشر في عام ٢٠٠٦م من احدث الكتب التي تحدثت عن صور بشكل لم يسبق أن تحدث كتاب عن صور بهذا الكم من المعلومات مرفقاً بالصور والملاحق الجميلة.

الفصل التمهيدي

١ـ الموقع الجغرافي والعوامل الطبيعية التي جعلت من صور ميناءً هاماً:

– أصول التسمية ودلالاتها اللغوية:

تعني كلمة صور في اللغات القديمة الصخرة الصامدة(١). كما تذكر المعاجم الجغرافية أن كلمة صور تعني القرن أو البوق للنذير ، وقد ورد في الذكر قوله تعالى: " فإذا نفخ في الصور " والصور تأتي بمعنى الشق(٢). ويقال أيضاً أن التسمية جاءت من شدة الهواء وصوته القوي وهو الهواء المعروف باسم الهواء الصوري.

وقد يعود الاسم " صر " والذي يمكن إرجاعه إلى الأصل " طر " والذي يعني في اللهجات السامية الصوان أو الحجر الحاد، دالاً بذلك على طبيعة الجزيرة الصخرية القاسية التي بنيت عليها المدينة فصور تعني في الفينيقية الصخرة(٣).

وأيا كان مصدر الاسم أو دلالته؛ فإن الشكل الجغرافي للمدينة وإطلالتها البحرية يؤكدان صحة كل ما ذهبت إليه محاولات تفسير كلمة " صور ".

وحول علاقة مدينة صور بالفينقيين فإن المؤرخ اليوناني هيرودتس(Herodotus) يذكر أن الفينقيين هاجروا من منطقة الساحل العُماني إلى سوريا، حيث استقروا في مناطق الساحل هناك، حتى أنهم اتخذوا من النخل شعاراً لهم، ورمزاً لدولتهم منذ نزوحهم من

---

(1) سالم بن محمد الغيلاني،عفية الصواري(مسقط: مؤسسة عُمان للصحافة والأنباء والنشر والأعلان، ٢٠٠٢)،ص٢٦.

(2) تعني كلمة الصور أيضاً المائل أو جماعة النخل الصغار، والصور هو القرن وبه يفسر المفسرون قوله تعالى: " فإذا نفخ في الصور" والصور تأتي بمعنى الشق. انظر ابن منظور، لسان العرب، ج ٥ (القاهرة: الدار المصرية للتأليف والترجمة،١٩٠٠)، ص ١٤٥-١٤٨.

(3) ناصر بن علي البلال، قبائل الجنبة وميناؤهم التاريخي صُور مدخل تاريخي حضاري لجنوب بلاد العرب(القاهرة: دار الحرم للتراث،٢٠٠٥)،ص ١٥٧.

موطنهم الأصلي . هذه الدولة التي امتدت إلى البحر المتوسط على الساحل السوري وساحل شمال إفريقيا. كما أكد المؤرخون أن الفينقيين هم من سكان الخليج العربي، وهم يسمون مدنهم بأسماء مدن لا تزال موجودة في الخليج مثل صور في الشام(١).

– جغرافية عُمان :

قبل الحديث عن الموقع الجغرافي لمدينة صور، لابد من دراسة الموقع الجغرافي لسلطنة عُمان والذي تشكل مدينة صور جزءاً منه.

تقع سلطنة عُمان جنوب شرق الجزيرة العربية ، وتبدأ حدودها من أقصى الجنوب الشرقي وتطل على بحر العرب ، ومدخل المحيط الهندي ، وتمتد إلى خليج عُمان حتى ينتهي عند رأس مسندم شمالاً(٢).

وتقسم أراضيها إلى سهول ساحلية وأقليم جبلي:

أما السهول الساحلية فتقسم إلى ثلاث مناطق مختلفة : ففي القطاعين الشمالي والجنوبي حيث تقرب الجبال من البحر والساحل الصخري الذي تكثر فيه الرؤوس والخلجان. أما القطاع الأوسط فتتراجع الجبال فيه عن الساحل مما يجعل الساحل سهلاً رملياً عريضاً. أما الأقليم الجبلي والذي تحده الصحراء من الغرب، فقد امتازت أراضية بخصوبتها، كما تخترقها الأودية الخصبة والأفلاج(٣).

---

(1) خالد يحيى العزي ، الواقع التاريخي والحضاري لسطنة عُمان – دراسة ومشاهدات (بغداد: مطبعة الاقتصاد، ١٩٨٦). ص٤٢-٤٣.

(2) انظر خريطة عُمان، ملحق رقم (١) ص ١٤٢ .

(3) سالم الغيلاني ، المرجع السابق ، ص ٢١ ؛ دونالد هولي ،عُمان ونهضتها الحديثة ، ترجمة عبد الله الخروصي (لندن : مؤسسة ستايسي الدولية ، ١٩٩٨) ، ص٧١-٧٢.

ومدينة صور تقع على الساحل الصخري، في مواجهة انحناء كبير في الجبال الشرقية مما يوفر لها ميناءً آمناً[1]. وتبعد مدينة صور عن العاصمة مسقط (٣٢٠كم) [2]. ضمن المنطقة الشرقية التي تقع كما يدل اسمها ضمن الأقاليم الشرقية في عُمان، ويحيط بها البحر من جانبين ، والصحراء من الجنوب الغربي ،ويفصلها عن باقي الأقاليم في سلطنة عُمان سلسلة جبلية من الجهة الشمالية[3].

وقد تضافرت عوامل عديدة لتجعل مدينة صور من المدن البحرية المهمة، وعملت على ازدهار الميناء البحري فيها ، حيث اتخذ السكان البحر مصدراً أساسياً للدخل فمنه انطلقوا يمارسون تجارتهم مع الدول الأخرى.

- جغرافية صور :

ساعد شكل الارض وتنوع التضاريس في عُمان على إبراز أهمية ساحل صور، حيث انحصر بين جبال الحجر والبحر؛ فاقتراب هذه السلاسل الجبلية من البحر أسهم في تكوين ساحل شديد الانحدار غني بالخلجان [4].

كما عمل التنوع المناخي بين أقاليم عُمان، من صحراوية ومدارية وموسمية إلى

---

(1) س. ب مايلز ، الخليج بلدانه وقبائله، ترجمة محمد أمين عبد الله (مسقط: دار جريدة عُمان للصحافة والنشر، ١٩٩٠). ص ١٨.

(2) عبد الكريم الصباغ ، عُمان وعُمانيون – تاريخ وانطباعات (دمشق: مطبعة نصر، ١٩٩٣)، ص٩٩ .

(3) مايلز ، المرجع السابق، ص٣٦٤.

(4) محمد قرقش، "صور ودورها الحضاري في عالم المحيط الهندي في فترة صدر الإسلام"، من ندوة صور عبر التاريخ١-٢جمادي الأخرى١٤١٦هـ/ ٢٥-٢٦ أكتوبر١٩٩٥(مسقط: مطابع مؤسسة عُمان، ٢٠٠٠)، ص٤٨.

ظهور حركة تبادل بين المناطق الداخلية ومناطق جعلان[1]. ومن ساحل مدينة صور صدر أهالي مدينة صور سلعهم التجارية إلى تلك الأقاليم ، كما نزح عدد من القبائل إلى مدينة صور في موسم صيد السمك الذي يمتد بين شهري شباط وآذار من كل عام، حيث تتم عملية التجفيف والتمليح لهذه الأسماك ، ثم تحمل إلى المناطق الداخلية خلف مدينة صور ، إلى بلاد بني بوعلي[2]. وبلاد بني بوحسن[3]. والمناطق الصحراوية[4].

وبالنظر إلى الطبيعة الجغرافية لولاية صور من نيابة رأس الحد وحتى نيابة طيوي(وهما نيابتان تابعتان لولاية صور) ، فإننا نجدها تتميز من حيث الموقع بأنها الولاية العمانية الوحيدة التي تقع بين بحرين هما بحر العرب وخليج عُمان ، ولكل من البحرين مميزاته المناخية مما أسهم في تنوع الرياح، إضافة إلى وجود الأخوار التي تعتبر مرافئ طبيعية للسفن[5]. حيث يوجد خور الحير (الحجر) وخور البراما(الجراما) [6]، واللذان يعتبران من أهم الأخوار الطبيعية في هذا الجزء من عُمان ، رغم أن مدخل خور البراما متعرج وضيق إلا إن مياهه عميقة توصلنا إلى بحيرة واسعة، تعتبر ملجأً آمناً من الرياح والأمواج ، كما يخلو من الشعب المرجانية بوسطه ، ويوجد به الماء العذب .

---

(1) جعلان: تقع في المنطقة الساحلية الشرقية بعُمان، وواحدة من أغنى أجزائها ، وتحدها غرباً بدية، والبحر من الشرق ويبعد عنها مسافة خمسة عشر ميلاً، أنظر روبرت لاندن، عُمان منذ ١٨٥٦- مسيراً ومصيراً،ترجمة محمد أمين عبد الله (مسقط: وزارة التراث القومي والثقافة، د.ت) ص٣٣ ؛ مايلز ، المرجع السابق، ص٣٤٧.

(2) بلاد بني بو علي: عبارة عن واد خصب كثير المياه في منطقة جعلان أي بالمنطقة الشرقية انظر مايلز ، المرجع السابق، ص٣٤٧.

(3) بلاد بني بوحسن: تقع في منطقة جعلان وأراضيهم خصبة تزرع بالحبوب والتمر انظر مايلز ، المرجع نفسه، ص٣٤٧.

(4) انظر فريد شولتز ، سلطنة عُمان – مقدمة جغرافية، ج ١ (المانيا: د.ن ، ١٩٨٠ !)، ص٩٧.

(5) حمود بن حمد بن محمد الغيلاني، التاريخ الملاحي وصناعة السفن في مدينة صور العمانية(مسقط:المطابع العربية،٢٠٠٦)،ص٣٠-٣١

(6)انظر خريطة أخوار صور الثلاثة ، ملحق رقم (٢) ص ١٤٣.

بالإضافة إلى ذلك يوجد أيضاً خور البطح وهو أشهرها من حيث اعتباره ميناء صور الرئيسي ، حيث يصل عرضه إلى (١٢٠٠) متر تقريباً ، ليضيق بعد ذلك عند البطح حتى لا يتجاوز عرضه (١٠٠) متر ، ليتسع فيما بعد مشكلاً ميناءً طبيعياً ، انتشرت به مصانع السفن والمراسي الخاصة بصيانة السفن وتسمى بالمحلية (الميحب) ، أما فيما يخص عمق المرسى في فترة الدراسة فيصل إلى أكثر من ثمانية أمتار تقريبا[1].

مما سبق يبرز ميناء مدينة صور كمركز حضاري مهم في المنطقة الشرقية من سلطنة عُمان ، وساهم أهلها عبر عصور التاريخ بدور كبير في مجال التبادل التجاري والحضاري مع الدول الأخرى.

-جغرافية المحيط الهندي وسواحله:

إذا نظرنا إلى جغرافية سواحل المحيط الهندي ، باعتبارها عاملاً هاماً في إرساء أهمية ميناء صور ، فتمتد تلك السواحل من الجنوب إلى الشمال ثم إلى الشرق ، حيث تمثل منطقة رأس الحد وصور رأسا لها ، وتأخذ سواحل المحيط الهندي شكل مثلث ، قاعدته موجودة على مياه المحيط المتجمد الشمالي ، بينما تمثل سواحله الإفريقية ضلعه الأيسر ، وسواحله الهندية ضلعه الأيمن ، وتستقر سواحل صور ورأس الحد على قمته في الوسط ، مما جعل مدينة صور تبرز في عمليات التبادل التجاري والملاحة بعد مدن سواحل المحيط الهندي، بل إن ميناء صور بما يرتبط به من مناطق خلفية هو آخر موانئ اليابس العربي

(1) حمود الغيلاني ، المرجع السابق ، ص ٣١-٣٦

داخل مياه المحيط الهندي ، وبذلك أصبح أهل صور وتجارهـا بمثابـة الوسـيط التجـاري والحضاري بين مناطق المحيط الهندي المتنوعة جغرافياً والمتباينة حضارياً[1].

فقد أصبحت السواحل العمانية هي النافذة الأساسية لتصدير منتجات الهند، وذلك بسبب انفصال الهند عن القلب الآسيوي، بحكم امتداد سلاسل جبال الهملايا من الشرق إلى الغرب ، حيث كانت عمليات الاتصال البري عملية شاقة عبر ممرات جبلية وعرة[2] .

وبذلك أصبحت سواحل الهند الغربية تمثل مستودعا للسلع والمنتجات الهندية، وشكلت رصيفاً طويلاً وهاماً لصادرات الهنود. وبدأت عمليات الارتباط الحضاري بين سواحل غرب الهند وسواحل الجزيرة العربية خاصة سواحل عمان ، وكانت صور ورأس الحد تمثل أقرب نقطة من اليابس العربي في هذا الاتجاه[3].

٢ـ الأوضاع السياسية والاقتصادية في مدينة صور قبل عام ١٨٨٨م.

أثرت الأوضاع العامة السائدة في عُمان خلال القرن التاسع عشر الميلادي على مدينة صور باعتبارها جزءاً منها، لذلك كان لا بـد مـن التعـرض لهـذه الأوضـاع الـسياسية والاقتصادية وأثرها على مدينة صور.

(1) قرقش ، المرجع السابق، ص٤٩-٥٠

(2) حسن سيد أحمد أبو العينين، أسيا الموسمية(بيروت: دار النهضة العربية، ١٩٨٤)،ص٢٣٧-٢٣٨

(3) قرقش ، المرجع السابق، ص ٥١

أ- الأوضاع السياسية:

كان السيد سعيد بن سلطان (١٨٠٤-١٨٥٦م) قد تمكن من بسط نفوذه على المناطق الداخلية في عُمان حتى عام ١٨٣٧م[1] ، ومنذ ذلك التاريخ اتجه إلى سواحل شرق أفريقيا ليبسط سيطرته عليها ، وتمكن بعد عدة حملات من إخضاع جميع الحكام الذين استغلوا انشغاله في مشكلات عُمان الداخلية للخروج على سلطته[2]. وبعدها قام بالانتقال إلى جزيرة زنجبار[3]. على سواحل افريقيا الشرقية وجعل منها عاصمة لحكمه ومقره الدائم[4].

وكان لسعي السيد سعيد نحو تعزيز سلطاته في زنجبار وشرقي افريقيا أثر في اتساع الهوة بين مسقط الساحلية وعُمان الداخلية. ونتج عنه ضعف سيطرة حكومته على مدن عُمان وقبائلها ، بحيث لم يستطع من جاء بعده الاحتفاظ بما كان للأسرة من دور في تلك المناطق[5]. لكن عهده شهد اهتماماً ببناء الأسطول التجاري والحربي العماني، حيث ساعد ذلك على ازدهار مدن الساحل العماني ومنها مدينة صور، فقد وجد فيها أهم أحواض بناء

(1) للمزيد انظر عُمان في التاريخ، وزارة الإعلام (لندن: دار أميل، ١٩٩٥) ص ٤٥٣-٤٥٤.

(2) أحمد محمود المعمري ، عُمان وشرقي افريقيا، ترجمة محمد أمين عبد الله (مسقط : وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٨٠) ص٧٢-٧٣.

(3) جزيرة زنجبار: تعتبر الجزيرة الثانية من حيث المساحة بعد مدغشقر على ساحل إفريقيا الشرقي تبلغ مساحتها ٦٤٠ ميل مربع، تقع على بعد ٢٥ ميلاً من الساحل، ونحو ١٠٠ ميل جنوب مدينة ممباسة انظر محمد محمدين، "علاقة الجزيرة العربية بشرق أفريقيا "، مجلة الداره، دارة الملك عبد العزيز،(الرياض)، العدد الثاني، السنة الثانية،(يوليو ١٩٧٦)، ص١١٠-١٢٦.

(4) مديحة أحمد درويش، سلطنة عُمان في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، (جده: دار الشروق للنشر والتوزيع والطباعة، ١٩٨٢). ص٩٦ ؛ حميد بن محمد بن رزيق بن بخيب، الفتح المبين في سيرة السادة البوسعيديين، تحقيق عبد المنعم عامر ومحمد عبد الله ،ط٢(مسقط: وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٨٣)، ص٥٣٨-٥٤١.

(5) مديحة درويش ، المرجع السابق، ص٩٧.

السفن من الأخشاب المستورد من الهند وجاوة، ومن الأخشاب العمانية، حتى أصبح الأسطول العماني الحربي والتجاري في الخليج العربي والمحيط الهندي خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر الميلادي ثاني أكبر أسطول بعد الأسطول البريطاني(١).

ومع وفاة السيد سعيد عام ١٨٥٦م، اجتاحت الاضطرابات السياسية المناطق التابعة لحكم سلطنة عُمان، وذلك بسبب الصراع الذي نَشَبَ بين ورثة السيد سعيد بالاستيلاء على السلطة، وقد استغلت الدول الأجنبية وخاصة بريطانيا وفرنسا هذا الصراع الناشئ بين الأخوين ثويني(٢)، وماجد(٣). بهدف تحقيق مكاسب تخدم مصالح بلدانهم، وانتهى الأمر بتقسيم السلطنة برعاية بريطانية فيما عرف باسم تحكيم كاننج (Canning) الحاكم العام للهند عام ١٨٦١م(٤). حيث أقر أمر السيد ماجد حاكماً على زنجبار والممتلكات الإفريقية والسيد ثويني في عُمان مع عدم تدخل حكام مسقط أو قبائل عُمان في شؤون زنجبار(٥).

بعد تولي السيد ثويني الحكم في عُمان ، واجه متاعب داخلية عديدة، حيث كانت هناك غارات متعددة للوهابيين عام ١٨٦٤م، الذين طالبوا بالحصول على مشاركات مالية ، وبمدد

---

(1) سالم الغيلاني ، المرجع السابق، ص١٤٧.

(2) السيد ثويني بن سعيد: كان ينوب عن والده في مسقط منذ عام ١٨٣٣م. بعد وفاة أبيه ١٨٥٦، عارض تقسيم أملاك الدولة العُمانية وحاول استرجاع زنجبار لولا تدخل بريطانيا التي اصدرت قرار التقسيم ١٨٦١م، مات مقتولاً من أبنه سالم ١٨٦٦م انظر : يوسف الشاروني ، البوسعيديون حكام سلطنة عُمان(القاهرة: دار الفنون للطباعة،٢٠٠٤)، ص١٠٢-١٠٧.

(3) السيد ماجد بن سعيد: عينه أبوه نائباً عنه منذ عام ١٨٥٤م، للإطلاع بمهام الحكم في زنجبار في أثناء غيابه عن الجزيرة. بعد موت أبيه أيده أهل الجزيرة وبايعوه حاكماً على زنجبار.للمزيد انظر سعيد بن علي المغيري ، جهينة الأخبار في تاريخ زنجبار ، تحقيق محمد علي الصليبي، ط٢(مسقط: المطبعة الشرقية ومكتبتها، ١٩٨٦). ص٢٨٥-٢٨٧.

(4) للإطلاع على قرار التقسيم انظر:

Ruling Families of Arabia- Sultanate of Oman: the Royal Family of Al Bu Sa'id. Edit by A.DEL. Rush. Vol. 1 (London: Red Wood Press Ltd, 1991). P 190.

(5) عُمان في التاريخ، ص ٤٧٣-٤٧٥.

من قبيلتي الجنبة في صور وبني بوعلي في جعلان ، فقاموا بالإغارة على صـور ، لكـن الإنجليز توسطوا لصالح العُمانيين[1].

وخلال فترة حكم ثويني، كان يتم تعيين الوالي في مدينة صور من جانب حكومة مسقط، غير أن صلاحياته محدودة؛ لأن زعماء القبائل يمارسون السلطة الفعلية على اتباعه وهو المسؤول عن المحافظة على النظام داخلها[2].

بعد وفاة السيد ثويني عام ١٨٦٦م، تولى الحكم ابنه السيد سالم (١٨٦٦-١٨٦٨م) الذي لم ينل تأييد العُمانيين، من ناحية لإهماله شؤونهم. ومن ناحية أخرى لكثرة الاضطرابات الداخلية، وخاصة احتدام الصراع بين الغافرية والهناوية [3]. واستنكارهم طريقة استيلائه على الحكم عقب اغتياله لوالده ثويني عام ١٨٦٦م[4].

وانتهى الأمر بسيطرة عزان بن قيس[5] على السلطة عام ١٨٦٨م، بمساعدة صالح بن علي زعيم قبيلة الحارث الهناوية في مقاطعة الشرقية. والذي لجأ إلى تحريض بعض القبائل

---

(1) للمزيد حول ذلك انظر: دونالد هولي، المرجع السابق، ص٦٣ ؛ جمال زكريا قاسم ، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ١٨٤٠-١٩١٤ (القاهرة: دار الفكر العربي، ١٩٩٧)،ص١٢١.

(2) مايلز ، المرجع السابق ، ص٤٣٥ .

(3) كان يطلق على أوائل المهاجرين إلى عُمان اسم الهناوية، وعرفت الموجه الثانية من المهاجرين بالغافرية حيث كان العداء محتدماً بين الجماعتين. وسيطرت الغافرية على الشمال الغربي من عُمان، بينما سيطرت الهناوية على الجنوب الشرقي في عُمان. وارتبط الهناوية بالمذهب الأباضي والغافرية بالمذهب السني، انظر لاندن، المرجع السابق، ص٣٥-٣٦

(4) مديحة درويش ، المرجع السابق، ص٩٩.

(5) عزان بن قيس: هو عزان بن قيس بن عزان بن قيس بن الإمام أحمد بن سعيد البوسعيدي ولمعرفة المزيد عن حياته وأبرز أعماله وإنجازاته انظر: أحمد عبيدلي ، الإمام عزان بن قيس ١٨٦٨-١٨٧١ جوانب من التاريخ العربي الإسلامي في ظل الهيمنة الأوروبية (بيروت: دار الحداثة، ١٩٨٤).

بحجة أن السلطان يستخدم بين قواته عدداً من الوهابيين. وبعد دخول الثورة مدينة مسقط أرغم السيد سالم على الفرار من مسقط إلى الهند[١].

لكن فترة حكم عزان بن قيس كانت قصيرة ، استمرت حتى عام ١٨٧٦م ، حيث تقوضت الإمامة التي تشكلت بتسلمه مقاليد الأمور لعدة أسباب لعل أبرزها وقوف القبائل الهناوية والغافرية في عداء شديد ، حيث أن القبائل الغافرية خسرت سلطات كبيرة تمتعت بها أثناء فترة السيد سالم بن ثويني، بينما تمتعت القبائل الهناوية بسلطات كبيرة في عهد الإمام عزان، الأمر الذي جعل القبائل الغافرية تقوم بعدة ثورات ذات نزعة دينية كان أبرز من شارك فيها ودعمها قبيله الجنبة في صور[٢].

وقد استغل تركي بن سعيد بن سلطان[٣] نقمة هذه القبائل ليكسبها إلى جانبه؛ وذلك بإغداق الأموال عليهم ، وانتهى الأمر بإمامة عزان بن قيس باغتياله عام ١٨٧٦م ، بيد أحد أتباعه ليصبح تركي بن سعيد سلطاناً على مسقط[٤].

وقد استطاع تركي بن سعيد في سنوات حكمه الأولى إيقاف العمل بمركزية الحكم التي عمل بها عزان بن قيس ، لكن الأمور لم تستتب لتركي رغم أنه حظي بتأييد شعبي ، فقد تميز حكمه بالمناوشات بين الغافرية والهناوية ، وهجوم أهل عُمان على مسقط ومطرح مما

---

(1) قاسم ، المرجع السابق ، ص١٢٧-١٢٨.

(2) نور الدين عبد الله بن حميد السالمي ، تحفة الأعيان بسيرة أهل عُمان ، جزء ٢(د.م ، د.ن ، ١٩٨١) ، ص٢٤٢-٢٥١ ؛ جمال زكريا قاسم ، المرجع السابق ، ص١٣١-١٣٣.

(3) السيد تركي بن سعيد:أحد أبناء السيد سعيد بن سلطان، ولاه أبوه مدينة صحار. وبعد وفاة والده رحل عنها وأقام في الهند إلى أن صار الأمر إلى عزان بن قيس، فعاد إلى مسقط واستولى على الحكم هناك . للمزيد انظر: يوسف الشاروني ، المرجع السابق، ص١٢٤-١٣٠.

(4) السالمي ، المرجع السابق ، ص٢٤٦-٢٤٧.

أدى إلى تدخل الإنجليز لحمايته أكثر من مرة. وعليه فإن سلطة السيد تركي بن سعيد على الأماكن البعيدة عن العاصمة استمرت إسمية حتى نهاية حكمه[1].

ب-الأوضاع الاقتصادية:

كان اقتصاد المنطقة الساحلية في سنة ١٨٥٦م ، ومن ضمنها مدينة صور ، اقتصاداً يقوم على المنافسة، وتجارة المسافات الطويلة ، وتبادل السلع والمنتجات ، ويقوم على الوساطة في نقل السلع المستوردة من منطقة عرض المحيط الهندي أو المصنوعة فيها إلى المناطق المجاورة لها[2].

ولقد مرت المنطقة في الخليج العربي بتغيرات جذرية في الستينات من القرن التاسع عشر الميلادي ، ويبرز ذلك مع ظهور البواخر في أوائل الستينات من القرن التاسع عشر الميلادي ، وافتتاح قناة السويس سنة ١٨٦٩م ، فلم يعد لوجود مركز لتجميع السلع في الخليج أية أهمية. وبالتالي أصبحت مسقط عبارة عن ميناء يستقبل السفن البخارية، وولد هذا منافسة كبيرة بين السفن المحلية التي لم يبق لها إلا القليل من النشاط التجاري، الذي يقتصر على نقل الملح والبلح إلى الهند ، مما أثر في دخل الجمارك المصدر الرئيسي للحكومة؛ فقام السلطان إلغاء الجمارك ليعجل في تدهور الاقتصاد [3].

وقد سمح ذلك ببروز ميناء صور، خاصة مع تحول التجارة عن موانئ مسقط، حيث انتقل بعض أصحاب السفن إلى صور لتوفر بعض الحرية التجارية فيها ، وأصبح النشاط التجاري المحظور كتجارة الرقيق وتهريب الأسلحة المنفذ لعدد كبير من الملاحين العمانيين

---

(1) جمال قاسم ، المرجع السابق ، ص١٤٠-١٤١.

(2) لاندن ، المرجع السابق، ص٩٩.

(3) المرجع نفسه ، ص١٠٢

والنشاط الرئيس لملاحي صور. وعليه كانت الموانئ المزدهرة في عُمان هي الموانئ التي كانت تستقبل تجارة العبيد ومهربي الأسلحة. وكانت صور أهم مدينة يتركز فيها النشاط التجاري غير المشروع ، والتي لم يكن للسلطان في مسقط أي نفوذ على أهلها، والذي انعدم خلال تسعينات القرن التاسع عشر الميلادي، وأخذ البحارة يتدفقون إلى المدينة هرباً من الرقابة والضرائب، حتى أصبحت أكبر الموانيء الملاحية في نهاية القرن التاسع عشر الميلادي ، ووصل عدد سكانها إلى (١٢ ألف) نسمة كأكبر المدن العُمانية كلها ، وبلغ عدد السفن فيها مائة سفينة كلها تستخدم في التجارة الخارجية[١].

٣ـ وصف المدينة:

تقع مدينة صور على خور بحري، الذي يتجه ناحية الجنوب بطول حوالي نصف ميل ، وعرض (١٥٠ متر) ، وعمق ثلاثة أرباع القامة في الماء المنخفض ، وتمتد البركة الداخلية لمسافة ميلين من الشرق إلى الغرب[٢].

والمتتبع لكتب الرحالة ، يجد أن المدينة قد توسعت من بداية القرن التاسع عشر الميلادي وحتى نهايته، تبعاً للظروف الاقتصادية والسياسية التي مرت على المدينة.

فقد وصف ولستد (Wellsted) أثناء زيارة عُمان عام ١٨٣٥ م المدينة ، حيث يذكر مايلي: " تقع صور على ساحل رملي منخفض يخلو تماماً من النباتات والأشجار وتبدو البلدة وكأنها مجمع كبير من الأكواخ المتراصة على جانبي البحر، وتسكن كل جانب من

---

(1) لاندن، المرجع السابق ، ١٠٢- ١٠٣، ١٠٩-١١٠.

(2) انظر:

Records of Oman 1867-1947, Edit by R.W. Baily, Vol. IV – Tarvitorial Affairs (London: Archive Editions, 1988) PP287-288.

هذين الجانبين قبائل شتى ، لكل قبيلة منطقة سكن معلومة قائمة بذاتها. وقد بنيت هذه الأكواخ الرحبة الفسيحة ذات الهواء المتجدد من جريد النخل المشدود بقوة بعضه إلى بعض"[١].

ويذكر ولستد أن شوارع المدينة نظيفة، مما يضفي عليها الجمال والبهجة . ويشير إلى عدم وجود محال تجارية ، حيث يعقد سوق يومي تعرض فيه صنوف من الحبوب والبقوليات وأنواع من الفواكه والخضروات . كما توجد منازل صغيرة مبنية من الحجارة والأسمنت يسكنها التجار الهنود (البانيان)، ويوجد في الجزء الغربي من المدينة قلعة كبيرة فيها مدافع قديمة. لكن القلعة لم تعد صالحة للقيام بمهامها، وتجاور القلعة أرض زراعية مزروعة بالنخيل ويوجد في المدينة ميناء جيد، تعمل فيه ٣٠٠ بغلة (سفينة) من أحجام مختلفة[٢].

مما سبق نرى أن المدينة تعتمد على التجارة البحرية وأن معظم منازلها مبني من الأكواخ المصنوعة من القصب.

ويصف لوريمر المدينة بعد ذلك؛ فيذكر أنها تتكون من حيين ، يفصل بينهما مدخل الخور الشرقي يسمى العيجة، يحتوي على (٣٠٠ منزل) ، والجانب المقابل يحتوي على حي أم قريمتين ويضم (١٥٠٠ منزل) ، والمنازل في كلا الجانبين مبنية من الطين والحجارة وبعض الأكواخ مع العلم أن حي أم قريمتين يضم أفضل المنازل[٣].

---

(1) جيمس ريموند ولستد ، تاريخ عُمان – رحلة في شبه الجزيرة العربية، ترجمة عبد العزيز عبد الغني إبراهيم (بيروت : دار الساقي، ٢٠٠٢)، ص٤٤.

(2) ولستد ، المرجع السابق، ص ٤٤- ٤٥.

(3) Records of Oman, Vol. IV. P288

يلاحظ مما سبق التزايد في عدد المنازل وطريقة بنائها التي أصبحت مـن الطـين والحجارة.

ويقدر عدد سكان المدينة وضواحيها في نهاية القرن التاسع عشر الميلادي وبـدايات القرن العشرين بـ(١٢ ألف نسمة) [١].وكان يحمي المدينة على مدخل الخور عدة قلاع منها قلعة السنيسلة ويوجد فيها مدافع دون وجود حامية، كما توجد قلعة في منطقة جبل صور على قمة مرتفعة[٢].

ويوجد على مقربة من مدينة صور عدة قرى، فإلى الغرب من أم قريمتين وعلى بعد (١,٥ ميل) عن البحر توجد قرية السنيسلة التي تضم (مائتي منزل)، وهناك قريـة الـشعبة والتي تضم (مائة منزل)، تقع إلى الشمال من السنيسلة على الساحل ، ومن القرى الأخـرى بلاد صور ذات البيوت الحجرية والزراعات الكبيرة، وخاصة النخيل والخضروات ، تملـك هذه القرية (٢٥٠ بيتاً) وتزود القرية مدينة صور بالخضروات وعلف الماشية. وتقع على بعد ميل إلى الشمال الغربي من قرية بلاد صور قرية الجنية(يطلق عليها بالمحلية البنية وحاليـاً تم تغيير أسمها إلى الجناة) وتحتوي على (٤٠ منزل) [٣].

وكان سكان مدينة صور يحصلون على المياه سواء حي أم قريمتين أو حي العيجـة من قرى شامة والجنية وسكيكرة[٤]التابعة لمدينة صور.

---

(1)Records of Oman; Vol. IV. P288

(2)Ibid; P289-290

(3)Ibid; P288

(4)Ibid; P289

أبرز القبائل التي سكنت مدينة صور في فترة الدراسة هي:

١. **قبيلة الجنبة:** من أصل قحطاني ولكنهم غافريون وهم سنيو المذهب[١]. تعتبر قبيلة الجنبة من أكبر قبائل البدو في عُمان التي توطنت في مدينة صور مطلع القرن الثامن عشر الميلادي، حيث جاءت إليها من المنطقة الوسطى وتحديداً من منطقة الدقم والجازر، وحلوا محل عرب القواسم الذين هاجروا إلى إمارات ساحل عُمان وتحديداً إمارة الشارقة وإماراة رأس الخيمة، وبقي البعض منهم في المنطقة الشرقية. إلا أن قبائل الجنبة ضعفوا بعد ذلك كقوة من قوى البادية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي ، ويرجع السبب الرئيسي في ذلك إلى تناقص عددهم فيها ، إثر استقرار كثير منهم في ميناء صور، وأصبحت فيما بعد منشغلة بأمور الملاحة[٢]. ويقسم الجنبة إلى أربع أفخاذ هي[٣]:

أ. **العراما(العريمي):** وهم ينتسبون إلى غالب بن محمد بن جابر بن محمد بن جنب بن مالك ويطلق عليهم أيضا اسم " الغالبي" أو "أبناء غالب".

ب. **الغيالين(الغيلاني):** وينتسبون إلى جدهم غيلان بن محمد بن جابر بن محمد ابن جنب بن مالك.

---

(1) مايلز، المرجع السابق، ص٢٦١.

(2) سعيد بن سالم بن محمد المانعي ،" الحياة الاجتماعية والاقتصادية في عُمان ١٨٦٢-١٩١٣ "،(رسالة ماجستير-غير منشورة)، قسم التاريخ، جامعة اليرموك، الأردن، ٢٠٠٥، ص ٣٣.

(3) أحمد الجوارنه، مدينة صور العُمانية الماضي والحاضر والثقافة(مسقط:مطابع النهضة،٢٠٠٣)، ص ١٣-١٤.

ج. **المخانة(المخيني):** وينتسبون إلى مخين بن ساعد بن جابر بن محمد بن جنب.

د. **الفوارس(الفارسي):** وينتسبون إلى جدهم فارس بن محمد بن جابر بن محمد بن جنب بن مالك.

وقد سكن أفراد قبيلة الجنبة حي أم قريمتين في صور وفي قرية شامة وسكيكرة[1].

٢. **قبيلة بني بوعلي:** سكن أفراد هذه القبيلة حي العيجة[2]، وهي قبيلة أزدية قحطانية.

٣. **قبيلة بني سنان:** وتسكن هذه القبيلة قرية السنيسلة.

٤. أما القبائل التي سكنت قرية **بلاد صور**(الهشم ، الهواجر ، المساكرة ، الفرارجة ، وبنو داؤد ، القلاهتة) . أما أبو قلع فيسكنها العوامر والشمامخة ، و شياع وخور جرامة فيسكنها العوامر[3]، أما بر بويرة فيتواجد فيها الهواجر والفرارجة والمشارفة.

٥. **قبائل البلوش:** يتواجدون في صور المدينة ، ويعود معظمهم إلى الأصل العربي[4].

---

(1)Records of Oman. Vol. IV. P288

(2)Ibid; P288

(3) سليمان بن خلف بن محمد الخروصي ، ملامح من التاريخ العماني ، ط٣ (السيب: مكتبة الضامري للنشر والتوزيع، ٢٠٠٢)، ص٣٧٠.

(4) أحمد الجوارنه، المرجع السابق، ص ١٤-١٥.

٤ـ الخدمات:

امتازت مدينة صور بالنظافة ، حيث ذكر ولستد الذي زارها عــام ١٨٣٥م ، يخــدم المدينة ميناء جيد تواجد فيه عام ١٨٣٥م، (٣٠٠ بغلة) (نوع من السفن) من أحجام مختلفة[١]. كانت المياه غير متوفرة في المدينة، لذلك حصلت على ما تحتاجه من المياه من القرى القريبة منها مثل قرية شامة وسكيكرة والجنية[٢].

لا توجد في البلدة أراضٍ زراعية ، إلا أنها كانت تملك عدداً من الحيوانات التي تربى داخل البلدة ، حيث بلغ عدد الثروة الحيوانية في حي العيجة أواخر القــرن التاســع عــشر الميلادي (١٥ جملاً) و (٥٠ حماراً) و(٣٠ بقرة) و(١٥٠ من الخراف والمــاعز). وبينمــا بلغت الثروة الحيوانية التي يملكها سكان حي أم قريمتين في أواخر القــرن التاســع عــشر الميلادي (٨أحصنه) و(٤٠ جملاً) ، و(٢٠٠حمار) ، و (٨٥ بقــرة) ، و(٦٠٠ رأس مــن الأغنام والماعز)[٣].

ومن الملاحظ ارتفاع أعداد حيوانات الحمل المستخدمة في نقل البضائع التجاريــة ، خاصة لاشتغال أهل المدينة بالتجارة البحرية. أما بالنسبة للزراعــة ، فقــد وجــدت أراضٍ زراعية في القرى المحيطة بمدينة صور ، كانت تزرع بالنخيل والخــضروات والحبــوب ،

---

(1) ولستد ، المرجع السابق، ص٤٤.

(2)Records of Oman.-Vol. IV. P288.

(3)Records of Oman. Vol. IV. P288

وكان ناتج هذه القرى في معظمه يباع في مدينة صور لحاجة السكان إليها ، أو حتى لتصدير البلح إلى خارج المدينة الى الهند[1].

كما وجد في المدينة حرف يدوية تقليدية تميزت فيها مدينة صور وخاصـــة النجـــارة والنقش على الخشب وصناعة الأزار ونسج الملابس وتطريزها[2].

وبرع الصناع في مدينة صور في صناعة الحلي وتزيينها وخاصة صناعة الخـــواتم، والتي تمتاز بتصميماتها وكثرة أنواعها؛ بالإضافة إلى الأساور والخلاخل ، حيـــث تخـــتص مدينة صور في عُمان بالنوع الملفوف بالشرائط الفضية[3].

ومن أبرز الصناعات في المدينة الخنجر الصوري الذي يمتاز بأنه الوحيد الذي يصنع بعض أجزائه من الذهب ، وكان يضرب المثل في قوة نصله وصغر حجمـــه مقارنـــة مـــع الخناجر الأخرى، ويستخدم صناع الخنجر الصوري طريقتين في نقش الخنجر، الأولى تسمى النقش بالقلع ، والثانية النقش بالتكاسير[4].

وبذلك نرى مما سبق أن مدينة صور ، مدينة ذات بعد حـــضاري ، جعـــل لـــسكانها أسلوباً مميزاً في معيشتهم ، وذلك باتجاههم نحو البحر طلباً لـــلأرزاق، فأبـــدعوا فـــي هـــذا المجال، وهذا لم يمنع مـــن وجـــود حـــرف تقليديـــة أو صـــناعات محليـــة فـــي المدينـــة.

---

(1)Ibid; pp 288-289

(2) سعود بن سالم العنسي ، العادات العُمانية(مسقط : وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٩١)، ص ١٩٥.

(3) روث هولي، الصناعات الفضية في عُمان، ط٣ (مسقط: وزارة التراث القومي والثقافة، ٢٠٠٢)، ص١٢، ٥٦.

(4) أنظر مقالة عن " الخنجر الصوري زينه من الذهب والفضة "، صحيفة الخليج،(الشارقة)، عدد ٩٤٢٠، الجمعـــة ٢٣محرم ١٤٢٦هـــ/ ٤ مارس ٢٠٠٤، ص٢٩.

الفصل الأول
التجارة في مدينة صور

لعب العُمانيون دور الوسطاء الرئيسين في مجال التجارة بين الشرق والغرب ، جعلهم هذا يسهمون بشكل كبير في مجال التجارة العالمية، كما أنهم أسدوا للإسلام وحضارته أفضل الخدمات. وضربوا أروع المثل لأهالي البلاد الذين تعاملوا معهم تجارياً[١].

ـ التجارة البحرية ومساراتها:

اتجه العُمانيون نحو ركوب البحر منذ القدم ، بسبب فقر الأرض وعدم وجود فرصة واسعة للزراعة، وأعطاهم هذا إمكانيات كبيرة للمشاركة في التجارة العالمية، فقد سيطروا على زمام تجارة البن من مينائي الحديدة والمخا باليمن وتجارة السكر من شرق أفريقيا. كما كان للعمانيين فرصة السيطرة على الطريق الواصل بين البحر الأحمر والخليج العربي حتى حصرت نطاق النقل بسفنهم فقط. بالإضافة إلى الأنشطة الواسعة في المحيط الهندي، مما دل بشكل كبير على الخبرة الملاحية التي بلغوها[٢].

ونقلوا إلى مدينة كلكتا في الساحل الشرقي من الهند خلال العصور الوسطى اللؤلؤ والملح والكبريت والنحاس والزرنيخ والبخور والفواكه المجففة والأفيون والأعشاب الطبية، في حين أن البضائع التي كانوا ينقلونها إلى مسقط تشمل على الأنسجة القطنية والقطن الخام والصوف وخشب الصندل والفلفل والزنجبيل والهيل وجوز الطيب والمسك والكافور والنيله والكركم والحديد والصلب والرصاص والزيت والسمن والأرز[٣].

---

(1) للإطلاع على المزيد حول الموضوع انظر عُمان في التاريخ ، ص ٣١٩-٣٢٧.

(2) اسماعيل نوري الربيعي، " نشاط عُمان البحري خلال القرن الثامن عشر "، مجلة الوثيقة،(البحرين) عدد ٢٤، السنة ١٣،(يناير ١٩٩٤)، ص٨٤-٨٥.

(3) قرقش ، المرجع السابق ، ص ٦٩ .

وكانت هذه السلع أبرز ما نقله العُمانيون، إلى مناطق المحيط الهندي المختلفة، استمر دور عُمان البحري في التجارة البحرية خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين. وكان لمدينة صور دور بارز في هذه التجارة البحرية حيث شاركت فيهـا، وبـرزت عـدة عوامل ساعدت على ذلك هي:

١. حاجة سكان المناطق التي عمل أهل صور في التجارة معها إلى وسيط تجاري لديـه القدرة على حمل سلعهم، ومنتجاتهم الزائدة عن حاجتهم واسـتبدالها بـسلع أخـرى ضرورية لهم.

٢. عدم وجود خبرة بحرية تجارية لدى سكان سواحل الهند وسواحل افريقيا مع مراكز الحضارة والمدنية في العالم[1].

ومع بداية القرن التاسع عشر الميلادي أخذت مكانة عُمان تتبلور كدولة بحرية تجارية هامة ، حيث كان يمر في سواحلها جانب كبير من التجارة الدولية. وزادت هذه الأهمية مـع تولي السيد سعيد بن سلطان ، والذي بنى- إلى جانب ذلك – أسطولاً حربيـاً مـع الأقطـار الواقعة على المحيط الهندي ومع الدول الأوروبية لحماية هذه التجارة ، واستطاع أن يحقـق نتائج؛ بسبب ازدياد نفوذ الدول الأوروبية وتدخلها في ذلك المحيط ، و بلـغ نفـوذ عُمـان البحري مناطق واسعة في شرق افريقيا وسواحل مكران ، وميناء بندر عباس في إيران[2].

وبلغ تعداد الأسطول العُماني عام ١٨٥٠م ، أربع فرقاطات وأربع كورفيتات ، ومركبين من ذوي الشراع الواحد ، وسبعة من ذوي الصاريين مصنوعة كلها على الطراز

---

(1) قرقش ، المرجع السابق، ص٦٩.

(2) عُمان وتاريخها البحري ، ص٧٦-٨٢.

الأوروبي ، وعشرين مركباً تجارياً مسلحاً[1]. وهذا الأمر جعل الأسطول العُماني البحري والتجاري في الخليج العربي والمحيط الهندي ثاني أكبر أسطول بعد الأسطول البريطاني[2].

لكن هذا الأمر لم يستمر ، فقد ظهرت عوامل عدة أسهمت في إضعاف النشاط التجاري للملاحين البحريين على طول ساحل عُمان البحري بما فيها مدينة صور . أبرزها تقسيم الإمبراطورية التي خلفها السلطان سعيد بن سلطان، ثم إدخال خط الملاحة التجاري الى المنطقة،وخاصه بعد اكتشاف السفن التجارية، حيث أصبح أهل الساحل العماني غير قادرين على مواجهة هذا التحدي؛ فتدهورت صناعة بناء السفن في عُمان، خاصة مع ازدياد الطلب على السفن البخارية ، مما دفع قسم كبير من أصحاب السفن المحلية إلى بيع سفنهم أو سحبها إلى الشاطيء،وأخذت مجالات النشاط التجاري تضيق أمام السفن العُمانية في صور[3].

وفي عام ١٩٠٠م لم تعد السفن العُمانية ترسوا في مياه البحر الأحمر إلا في حالات نادرة، كما انخفض عدد رحلاتها الى زنجبار،وأصبح النشاط التجاري المحظور كتجارة الرقيق وتهريب الأسلحة المنفذ الأخير لعدد كبير من الملاحين العمانيين والنشاط الرئيسي لملاحي صور.ولم يبق من النشاط التجاري العماني عام ١٩٠٠م ، غير الرحلات الساحلية ونقل السلع من الموانيء الصغيرة إلى موانيء البواخر وصيد الأسماك[4].

وكانت الموانيء المزدهرة في عُمان هي الموانيء التي كانت تعمل في تجارة العبيد وتهريب الأسلحة، وكانت صور أهم مدينة يتركز فيها النشاط التجاري غير المشروع ، ولم يكن للحكام في مسقط حتى في أوج سلطانهم أي نفوذ على مدينة صور.وفي أعقاب الستينيات

---

(1) عُمان وتاريخها البحري ، ص٨٢.

(2) عُمان في التاريخ ، ص٣٣٥.

(3) لاندن ، المرجع السابق، ص١٠٤-١٠٨

(4) المرجع نفسه، ص١٠٩.

من القرن التاسع عشر، ونتيجة لإختفاء الأسطول العماني من الوجود، انعدم هذا النفوذ بشكل تام. وعندما أخذ البحارة العرب يتدفقون على هذه المدينة، هرباً من الرقابة والضرائب، أصبحت مدينة صور أكبرالموانيء الملاحية في نهاية القرن التاسع عشر،كما أن تعداد سكانها وصل عام ١٩٠٠م، الى اثني عشر الف نسمة، وجعلها هذا أكبر المدن العمانية كلها،[1].

١- الرحلات البحرية:

استغل أهل صور موقع بلادهم على خطوط الملاحة وقاموا بالاتصال مع العالم، وأخذت رحلاتهم طابع الرحلات التجارية البينية، من خلال نقل السلع التجارية من منطقة وبيعها في منطقة أخرى، لتحقيق أكبر قدر من الربح.وأبرزهذه الرحلات:

أ- الإبحار إلى العراق والخليج العربي:

كانت الرحلة المتجهه إلى العراق (البصرة) مباشرة تتم في موسم البصرة التجاري في أواخر شهر حزيران وحتى بداية شهر آب ، حيث تدفعهم الرياح الجنوبية الغربية (الكوس) باتجاه مضيق هرمز.وفي الطريق تتجه السفن الى ساحل الباطنة في عمان لتتزود بالماء والحطب للطبخ ، وبعد خروجها من مضيق هرمز تتبع السفن الصورية خط سير بجوار الساحل الإيراني ، وفي الطريق تنحرف الى البر حيث يُباع جزءٌ من حمولتها.

---

(1) لاندن ، المرجع السابق ، ص١٠٩-١١٠.

وبعدها تواصل سيرها الى أن تصل الى جزيرة خرج في الخليج العربي، حيث يتفرع منها مساران ، الأول إلى الكويت،والآخر للبصرة المرسى الرئيسي للسفن[1].

أما إذا كان القصد من الرحلة الاتجار ، كأن يكون لدى النوخذا بعض البضائع يرغب في بيعها أو يبحث عن بضائع محددة ليشتريها أو ينقلها من أقطار الخليج العربي ، فان مسار إبحارها يكون كالتالي : ينطلق من صور إلى مسقط فيعبر مضيق هرمز وقد يمر قبل المضيق برأس الخيمة ثم دبي ومنها إلى قطر فالبحرين ثم الدمام ليصل بعد ذلك إلى الكويت ، حتى يحط الرحال في البصرة [2].

تقوم السفن بإنزال حمولتها بالفاو،أو تواصل مسيرتها نحو الداخل عبر شط العرب . وبعد قضاء السفينة بين ٥-١٠ أيام ، تعود السفن مع الرياح الشمالية (الازيب) في منتصف شهر أيلول ، وتمتد رحلة العودة بين شهر وشهرين[3].

ب- الرحلة الى الهند :

يبدأ السفر الى الهند في بداية شهر أيلول، ويكون مسارها من مدينة صور ثم رأس الحد. ومنه إلى الهند ، وخاصة إذا كانت السفن مكتملة الحمولة بالبضائع ، أو تسافر إلى منطقة الجازر[4].حيث تحمل بالأسماك الى الهند.وتستخدم هنا رياح(الازيب).وتقوم السفن بعد وصولها إلى سواحل الهند ببيع حمولتها في أقاليم الهند الساحلية، خاصة في منطقة بومباي

---

(1)أنظر مسلم بن جمعة بن علي العريمي: " إطلالة على الملاحة البحرية عبر ميناء صور" من حصاد ندوة صور عبر التاريخ،الفترة من ١-٢ جمادى الآخرة١٤١٢هـ/٢٥-٢٦ اكتوبر١٩٩٠م(مسقط:وزارة التراث القومي والثقافة،٢٠٠٠)ص٢٢-٢٣.

(2) حمود الغيلاني ، المرجع السابق، ص ٦٩.

(3) العريمي ،المرجع السابق ،ص٢٣.

(4) الجازر: تقع على الشريط الساحلي من المنطقة الوسطى في سلطنة عُمان انظر ملحق رقم (١) ، ص ١٤٢.

والمليبار. وتقوم هناك بتحميل السفن بالسلع، وتعود السفن إلى صور مع منتصف ونهاية شهر تشرين ثاني باستخدام رياح أنعشي أو المطلعي. أو تسافر السفن الصوريه من الهند إلى زنجبار[1].

جـ- الرحلة إلى اليمن :

تقوم السفن الصوريه بالإبحار بمحاذاة الساحل العُماني، وتمر السفن بسواحل جعلان والجازر، وتتوقف لشراء الأسماك ، وقد تكون محملة في جزء منها بالتمور ، وبعدها تواصل سيرها مارةً بالموانيء المهمة في جنوب الجزيرة العربية ، حيث يباع جزءٌ من حمولتها حتى تصل إلى ميناء عدن ، أو تواصل سيرها باتجاه البحر الأحمر إلى منطقة جيزان مارة بمضيق باب المندب ثم المخا والحديدة فجيزان. وتبقى السفن هناك مدة شهرين بإنتظار الرياح الجنوبية الغربية، ثم أن تلك السفن تتجه الى تلك المناطق باستخدام الرياح الشمالية (الازيب) في رحلة الذهاب ، وتعود مع الرياح الجنوبية الغربية (الكوس)، وتراعي تغيير اتجاه الشراع عند الخروج من عدن ليتناسب مع اتجاه الرياح . وتعود هذه السفن محملة بالسلع[2].

- الرحلة الى شرق أفريقيا :

تسلك السفن في هذه الرحلة ، الطريق نفسها إلى اليمن، ثم تتوقف في منطقة الجازر لتتزود بالسمك المجفف والمملح ، ثم تنطلق السفن من بلدة مرباط على الساحل الجنوبي

---

(1) العريمي ، المرجع السابق ، ص٢٣.

(2) المرجع نفسه ، ص٢٣-٢٤.

لجزيرة العرب ، في خط سير مباشر باتجاه جزيرة سوقطرة وعبد الكوري في بحر العرب ، ومنها تسلك السفن خط سير محاذياً للبر الصومالي . ويرافق ذلك القيام بعملية التبادل التجاري مع موانئه ماراً بالمراكز الهامة ، مع مواصلة السفن ابحارها حتى مدينة ممباسا ، حيث تنزل السفن حمولتها من التمر ، ومن ممباسا تبحر السفن باتجاه زنجبار المركز الرئيس لتجارة افريقيا الشرقية الأخرى . وتستخدم السفن في رحلة الذهاب الرياح الشمالية ، وتعود مع الرياح الجنوبية الغربية، وتبدأ رحلة الذهاب مع بداية شهر شباط ، وتعود مع نهاية شهر نيسان[١].

٣- التجارة البرية :

على الرغم من أهمية التجارة الخارجية البحرية، والتي كانت تشكل جزءاً كبيراً ، من تجارة أهل صور ، إلا أن التجارة البرية كان لها أهمية ولو جزئيا. حيث أن الجزء الداخلي من عُمان كان يتلقى طلباته من البضائع الأجنبية المستوردة عن طريق صور عموما[٢].

ولقد ساعد أهل مدينة صور للقيام بذلك موقع الميناء الواقع بين أقاليم متنوعه ومتباينه من النواحي الإقتصادية[٣].

وبعد وصول السفن إلى ميناء المدينة، يتم إفراغ حمولتها في خور البطح في المدينة، وتنقل البضائع بواسطة الجمال والحمير الى السوق في المدينة ، أو أي مكان آخر في المناطق الداخلية التي تباع إلى الأهالي[٤].

---

(1) العريمي،المرجع السابق،ص٢٥.

(2) مايلز ،المرجع السابق،ص٤٣٥.

(3) قرقش،المرجع السابق،ص٨٠.

(4) العريمي ، المرجع السابق،ص٢٥.

كما كان الأهالي في المناطق الداخلية يقومون بحمل السلع المتنوعة والمنتجة في مناطقهم الداخلية لمدينة صور ، وذلك بهدف تسويقها كمستهلك للأهالي في مدينة صور أو لتصديرها الى الخارج[1].

وهنا لابد من ذكر دور الهنود التجاري ، والذي أخذ يتصاعد مع تصاعد دور مدينة صور التجاري ، ففي عام ١٩٠٠م أصبح التجار الهنود يسيطرون نسبياً على جانب أكبر من تجارة عُمان الخارجية والداخلية ، حيث عملوا بالتصدير والإستيراد وتجارة التوزيع والجملة والتجزئة ، وأعمال البنوك والملاحة . وكان يقيم سنة ١٩٠٠م في مدينة صور ٢٨ من التجار البانيان ، و٣١ من التجار الخوجة[2].

وقد كان البانيان من البوذيين الهنود ويعود الاسم إلى كلمة (بهانيا) ، وهو اسم أحدى الطبقات التجارية في الهند ، اقترن تاريخها بالاتجار مع الخارج ، وهذه الطبقة بالإضافة الى الطائفة التي تسمى(لوهانا) تشكل المجموع الأكبر من الجالية التجارية في الجزء الغربي من المحيط الهندي[3]. أما طائفة الخوجة فهي الطائفة المسلمة من الهنود وكانت أكبر من الجالية الهندوسية في عُمان . وقد عملت في التجارة والحرف، منها النجارون وبناة السفن، وأصحاب المال، والحرفيون وصغار التجار. وفي عام ١٩٠٠م زاد عدد الخوجة المسلمين في عمان بسبب انتشار وباء ورفض البانيان التطعيم مما أدى إلى ضعف مقاومتهم للوباء[4].

---

(1) وليستد، المرجع السابق،ص٤٩.

(2) لاندن ،المرجع السابق،ص ١٢٤-١٢٦.

(3) المرجع نفسه، ص١١٧-١١٨.

(4) نورة محمد القاسمي،الوجود الهندي في الخليج العربي١٨٢٠-١٩٤٧م،ط٢(الشارقة : دائرة الثقافة والإعلام ، ٢٠٠٠) ، ص ٦٥- ١٨٧.

٣ـ السلع التجارية المستوردة والمصدرة:

مع اعتماد أهل مدينة صور على التجارة البحرية ، فقد كانت تجارتهم في المقام الأول ، تجارة بينية مع مناطق الخليج العربي تعتمد على شراء هذه السلع وإعادة تصديرها ، حتى دون أن تعود بها السفن الى مدينة صور . وإن كان هذا لا ينفي وجود عملية تصدير واستيراد للسلع من أهالي مدينة صور ، حتى وإن كانت قليلة.

ويذكر جيمس ريموند ولستد وهو رحالة زار مدينة صور في ثلاثينيات القرن التاسع عشر الميلادي ، أن صادرات وواردات المنطقة قليلة، لا تكاد تذكر، فالتمر والسمك المملح هي أهم الصادرات. بينما تشمل الواردات الرئيسية الحبوب والأقمشة. إلا أن سكان المنطقة يجنون أرباحاً تكسبهم ثراءً من التجارة البينية التي تجري بين المناطق المختلفة داخل عُمان[١].

وفيما يلي عرض لأهم السلع التي تدخل ضمن التجارة البينية حسب المناطق التي يتم احضارها منها،والمناطق التي تباع لها:

من العراق والساحل الفارسي يحمل منها التمر العراقي بأنواعه (الزاهدي،والسمران، والخضراوي) ويكون تصديرها على شكل قوالب مكعبة يطلق عليها اسم (الجوصرة) ، وتباع هذه التمور إلى الهند واليمن وشرق أفريقيا[٢]. كما يصدر إلى العراق الليمون الجاف والأخشاب والسمك المجفف والجلود والتبغ[٣].

---

(1) ولستد ، المرجع السابق، ص٤٥.

(2) العريمي، المرجع السابق، ص ٢٣.

(3) مقابلة مع النوخذا سعيد بن حميد العريمي ، صور، سلطنة عمان ، ٢٠٠٧/٦/٣، أذن بإشارة إليها.

من الهند: يتم إحضار سلع متنوعة على رأسها المواد الغذائية كالأرز والقمح والزيوت والبهارات و الملابس ، والعطور والأواني المنزلية كأواني الطبخ والطابوق الأحمر والذي ينقل الى زنجبار لاستعماله في البناء.وكذلك الأخشاب والحبال والمسامير الخاصة بصناعة السفن ، ويتم نقل هذه المواد إلى مدينة صور، حيث تباع في المدينة والبعض منها يتم بيعه في المناطق الداخلية من عُمان[١]. أما المواد المصدرة إلى الهند فهي التمر والأسماك المملحة مثل الكنعد والسمك المجفف (يسمى بالمحلية الجاشع) مثل سمك السردين ودهنه ونوع من الحجر اللماع من منطقة الجازر، واللبان من صلالة والجبار الذي يستخدم كطباشير وبودرة للتنظيف، والزعانف التي يصدرها الهنود إلى الصين[٢].

من اليمن: يحضر من هناك سلع متنوعه أبرزها البن والورس، وبعض الأسلحة، والتي تنقل إلى عُمان ومناطق الخليج العربي وعدة مناطق أخرى. بينما يصدر التمر إلى اليمن.

من شرق إفريقيا: يحضر من هناك خشب يسمى جندل أو(كندل) ، والسمن والبن والقرنفل والتي تحمل إلى مناطق عُمان، والهند، والخليج العربي والعراق . أما المواد التي تصدر إلى شرق أفريقيا هي التمر الفرض(نوع من أنواع التمر) والأسماك المملحة وسمك القرش والأملاح.

أصبحت صور في تلك الفترة أشبة بمستودع كبير يتجه إليه التجار من منطقة الخليج العربي لحمل سلع المحيط الهندي ، والعودة بها إلى موانئهم، فمثلاً كان تجار البصرة

---

(1) مقابلة مع النوخذا سعيد العريمي.

(2) المقابلة نفسها.

وسيراف والبحرين يتجهون مباشرة إلى ميناء صور لشراء ما يلزمهم من منتجات وسلع الهند وأفريقيا ، وبذلك أصبحت صور في موقع متوسط بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك[١].

ولا بد من ذكر بروز عدة أنواع من التجارة غير المشروعة كتجارة الرقيق والسلاح التي أخذت السفن في مدينة صور ممارستها ، خاصة مع نهاية القرن التاسع عشر الميلادي وبداية القرن العشرين الميلادي[٢].

٤ـ الجمارك:

تدخل الجمارك ضمن الأوضاع الإدارية والمالية للدولة ، ولا بد من أخذ لمحة عن هذه الأوضاع .

كان على رأس الهرم الإداري للدولة ضمن فترة الدراسة ، السلطان فيصل بن تركي. إلا أن سلطته كانت تنحصر بالمناطق الساحلية وعاصمتها مسقط . ولم تكن الإدارة في مسقط أو في أرجاء عُمان الأخرى منظمة ، بل كانت القضايا المتعلقة بالشؤون الداخلية تعرض على السلطان الذي يبت فيها ، وكان السلطان يمارس السلطة الإدارية خارج مسقط عن طريق الولاة ، وكانت مهمتهم إدارة المنطقة التي تحت سلطتهم ، ويساعد الوالي القضاة في حل المشاكل المحلية ، وكان للسلطان ولاة في أربع عشرة ولاية عُمانية منها ولاية صور[٣].

---

(1) قرقش، المرجع السابق، ص٨١

(2) سيتم التعرض لتجارة الرقيق والسلاح في الفصل الرابع.

(3) مصلح محمد عبد العيساوي، " التطورات الداخلية في عُمان وعلاقاتها الداخلية ١٨٨٨-١٩١٣م"،(رسالة ماجستير- غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة بغداد ، العراق ، ١٩٩٢، ص٧٣ - ٧٤.

كانت الإدارة المالية من أهم الإدارات الحكومية في عُمان ، وذلك لاعتماد نفوذ السلطان على رئيس الحكومة وقدرته على فرض أوامره، يتوقفان على كمية الأموال التي تحت تصرفه ، حيث كان السلطان يستعين في إدارة الشؤون المالية بجماعة من الولاة وغيرهم من المسؤولين الحكوميين ، وعلى الأخص فئة التجار ورجال الأعمال[١].

ومن أبرز مصادر الدخل الرسوم الجمركية ، والتي تفرض على البضائع التي تصل الموانئ العُمانية ، حيث تفرض نسبة ٥% من الرسوم على البضائع المستوردة التي تدخل الموانئ التابعة للسلطان . وتشكل هذه الرسوم أهم مصدر لخزينة السلطان فيصل بن تركي ، ولم تكن إدارة الجمارك تدار بفعالية لوقوعها تحت سيطرة التجار الهنود المسيطرين على أوضاع البلاد الاقتصادية، من خلال القروض المقدمة لخزينة السلطان والتي لا يمكن الاستغناء عنها[٢].

كان يتولى مدير الجمارك في التسعينات من القرن التاسع عشر الميلادي التاجر الهندي رتنسي برشوتم (Ratanis purshotam) [٣]. وقد قام السلطان فيصل بإبدال نظام الالتزام لجمع الرسوم في عام ١٨٩٩م ، بنظام مباشر اعتمد فيه على اثنين من الهنود المسلمين من ذوي الخبرة بالعمل اللذين استقدما من بومبي للقيام بهذا العمل . وأدى هذا الأسلوب إلى وضع عدة موانئ تحت هذا النظام ومنها ميناء مدينة صور[٤].

---

(1) لاندن ، المرجع السابق، ص٣١١-٣١٢.

(2) العيساوي، المرجع السابق، ص٧٦.

(3) رتنسي برشوتم، من أبرز تجار السلاح في الخليج العربي أواخر القرن التاسع عشر، قام بتقديم العديد من القروض للسلطان فيصل، فأصبح له بذلك نفوذ سياسي كبير للمزيد ، أنظر: لاندن ، المرجع السابق، ص١٢٥.

(4) العيساوي ، المرجع السابق، ص٧٦-٧٧.

نتج عن ذلك ارتفاع العائد في سنة ١٩٠٢-١٩٠٣م، وقد بلغ ٨٥,٥٩٧ ريالاً[١]. لكن بعض السلبيات بقيت موجودة مثل الاختلاسات، وعدم الدقة في الحسابات[٢].

هذه نظرة عامة للإدارة الجمركية والمالية للدولة في عُمان والتي من ضمنها مدينة صور، لكن عند البحث في واقع الجباية الجمركية في المدينة نجدها غير مشجعة.

يذكر جميس ولستد ، أن أهل مدينة صور رغم اعترافهم بسلطة السلطان فيصل بن تركي ، لكنهم لا يؤدون له جباية[٣]. ورغم محاولة السلطان فيما بعد إقامة إدارة جمركية في ميناء صور، غير أن دخل هذا الميناء لم يزد على خمسين ألف ريال في السنة ، كما أن السلطة السياسية للسلطان في صور لم تكن قوية ، بحيث تمكنه من فرض ضرائب جديدة على أهل البلاد[٤].

ويذكر مايلز في تسعينات القرن التاسع عشر الميلادي أن تعيين الوالي للمدينة كان قد تم من جانب حكومة مسقط ، غير أن صلاحياته محدودة ، يتمثل في المحافظة على النظام

---

(1) كانت العملة المستخدمة في عهد السلطان فيصل بن تركي دولار أو ريال (ماريا تيريزا) النمساوي الأصل، بالإضافة إلى عملة نحاسية ضربت في مسقط عام ١٨٩٥م، قيمة الدولار بين ٢٢٠-٢٧٠ قطعة، كما تم التبادل بالروبية الهندية، وكانت قيمة ١٠٠ دولار تتراوح ما بين ١٢٦-١٣٩ روبية، انظر العيساوي ، المرجع السابق، ص٧٨-٧٩.

(2) المرجع نفسه، ص٧٧

(3) ولستد، المرجع السابق، ص٤٥.

(4) لاندن، المرجع السابق، ص٣١٢.

الداخلي . أما مصلحة الجمارك فكانت مؤجرة في صور للتجار الهنود مقابل ٢٠٠٠ ريال ، ويرى أن المبلغ يمكن أن يضاعف إن حاول السلطان أن يفرض نفوذه في المدينة بالقوة(1).

٥ـ الاسواق:

رغم أن معظم تجارة مدينة صور من نوع التجارة البينية إلا أن وجود أسواق فيها كمدينة ضرورة مهمة ، خاصة أن المدينة هي حاضرة المنطقة ، ومقصد لأهالي المناطق الداخلية لشراء ما يحتاجونه ، وبيع الفائض الذي يملكونه.

كان الوصف الأول لسوق مدينة صور على لسان جيمس ولستد والذي زار المدينة عام ١٨٣٥م ، حيث يتكلم عنه بما يلي" لا يوجد في داخل المدينة أية محال تجارية أما البازار فيقع على بعد نحو ميل ونصف ميل من الساحل حيث سكن عنده عدد جم من السكان، ويعقد السوق بشكل يومي تعرض فيه صنوف من الحبوب والبقوليات وأنواع من الفواكه والخضروات "(٢). ويذكر أيضاً أن " البانيان يسكنون في المباني الموجودة في تلك المنطقة حيث يحتكرون قدراً كبيراً من تجارة هذا المكان"(٣).

ويذكر مايلز (Miles) عام ١٨٧٤م سوق المدينة ، حيث قال أنه يقع خارج المدينة ، على مقربة منه تقع قلعة. كما أن لوريمر يذكر السوق عند نهاية القرن التاسع عشر الميلادي، ويشير إلى أن تجارة رأس الحد ومُصَيْرَةَ كلها في صور، وقسم كبير من منطقة قلهات . ويوجد في سوق صور ١٠٠ تاجر ، لكن قتل عدد كبير منهم بعد الغزو الوهابي ، وجرح

---

(1) مايلز، المرجع السابق، ص٤٣٥.

(2) ولستد، المرجع السابق، ص٤٤-٤٥.

(3) المرجع نفسه ، ص٤٥.

الباقون ولم يبق منهم إلا سبعة في حي أم قريمتين ، وواحد في حي العيجة في سوق صور. ورغم ذلك فإن المدينة بقيت تحتوي على سوق مهم[1].

ويلاحظ مما سبق دور المدينة التجاري المهم، سواء على مستوى التجارة الخارجية البينية والتي جلبت للسكان ثروات كبيرة ، أو على مستوى التجارة الداخلية كون المدينة حاضرة مهمة في المنطقة الشرقية من عُمان وقد ترافق ذلك بتعامل التجار في المدينة بالعديد من السلع والبضائع.

(1) انظر سالم الغيلاني ، المرجع السابق ، ص٨٣ ؛ ج.ج لوريمر ، دليل الخليج القسم الجغرافي ، ترجمة قسم الترجمة بمكتب صاحب السمو أمير دولة قطر ، ج ٧ (الدوحة : مطابع علي بن علي ، د ت)، ٢٤١٢-٢٤١٣.

الفصل الثاني

النشاط الصناعيّ في ميناء صور

١ـ صناعة السفن:

لما كانت مدينة صور العُمانية ، ذات تاريخ بحري قديم فقد عملت الطبيعة الجغرافية للمدينة على تحديد وإبراز اتجاهها البحري ، حيث تعتبر مدينة صور ميناءً طبيعياً ، مما حدا بالسفن إلى ارتياد البحر ، للتبادل التجاري أو لاستخدامه نقطة وصل مع الموانئ والمراكـز الحضارية الأخرى . وساعد ذلك على ازدهار صناعة السفن في مدينة صور كصناعة قديمة وموروثة ، أبدع فيها صانعو السفن الصوريون لدرجة كبيرة ، وخاصة عند المقارنة بين نوع وحجم السفن التي كانت تصنع في ذلك الوقت من جهة ، وأساليب وأدوات الصناعة البدائيـة من جهة أخرى[١].

وقد شكلت صناعة السفن في مدينة صور ، جزءاً من صناعة قائمـة علـى طـول الساحل العُماني[٢]. عمل العمانيون من خلالها على بناء أسطول تجاري وعسكري قوي عمل على تأكيد وجودهم في منطقة المحيط الهندي ، ومقاومة الأطماع الأجنبية ، وتُوسع مدركات الأنشطة الأساسية المتوفرة في البيئة المحلية والمنطقة في ركوب البحر[٣].

أجمع مؤرخو القرون القديمة والوسطى على أن طريقة بناء السفن العُمانية لم تتغيـر منذ القرن الثاني قبل الميلاد. واستمرت كذلك حتى مطلع العصور الحديثة مع القرن السادس

---

(1) العريمي ، المرجع السابق ، ص١٩.

(2) عرفت عُمان صناعة السفن منذ أقدم الأزمنة، حيث تتحدث الروايات عن أول اتصال بين الجزء الجنوبي الشرقي من شبه الجزيرة العربية وبلاد النهرين في عهد السومريين، وأطلق على عُمان في ذلك الوقت اسم مجان وتعني أرض السفن أو ميناء السفن. للمزيد انظر حصاد ندوة الدراسات العُمانية، ذو الحجة ١٤٠٠هـ- نوفمبر ١٩٨٠م، المجلد الرابع (مسقط: مطابع سجل العرب ، ١٩٨١)، ص١١١.

(3) الربيعي ، المرجع السابق ، ص٧٩.

عشر الميلادي ، أي مع قدوم البرتغاليين، وتبعهم فيما بعد باقي الدول الأوروبية التي جاءت أساطيلها إلى منطقة المحيط الهندي ، حيث اتجه العُمانيون إلى تقليدهم في بناء السفن[1].

وقد اتبع أهالي مدينة صور في بناء سفنهم التقاليد السائدة في صناعتها في المحيط الهندي ، والتي تميزت باستخدام الألياف بدل المسامير في ربط أجزاء المركب بعضها ببعض، واستعمال الشراع الممتد من المقدمة إلى المؤخرة ، بدل الشراع العريض المربع، وتشابه شكل طرفي جسم المركب[2].

في بناء هياكل السفن استخدم خشب الساج المستورد من الهند، الذي يتميز بالقوة والمتانة والتحمل لمياه البحر ولا تصيبه الديدان بكثير من الضرر [3]. كما استعمل في بناء السفن خشب النارجيل (جوز الهند) الذي كان يستورد من الهند وجزر المالديف[4]. كما كانت هناك جماعات ينتقلون إلى هذه الجزر التي تزرع فيها شجر جوز الهند ، ومعهم أدواتهم ومعداتهم ، ويقومون بقطع هذه الأشجار ، ثم يتركونها لتجف ، ثم ينزعون عنها الأوراق ، ويفتلون من لحاء الأشجار حبالاً يصنعون منها المراكب وأشرعة السفن وصواريها[5]. وانتقلت بعض الاشجار الصالحة لصناعة السفن إلى مناطق الساحل العُماني ، حيث انتقلت زراعة شجرة النارجيل إلى ظفار للاستفادة من خشبه في صناعة السفن[6].

---

(1) يوسف، نعيسه ، البحرية العُمانية في الخليج العربي، من " ندوة دراسات تاريخية وجغرافية منذ أقدم العصور حتى الوقت الراهن " (دمشق: دار الأبجدية ، ١٩٩٣)، ص١١٩.

(2) عبد المنعم عامر، عُمان في أمجادها البحرية(مسقط: وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٨٠م)، ص٨١.

(3) عُمان في التاريخ ، ص٣٣٨-٣٣٩.

(4) جزر المالديف: تقع في المحيط الهندي جنوب غرب سيرلانكا وهي تتألف من حوالي ١٢٠٠ جزيرة انظر http://www.alhandasa.net/forum/archive/index.php/t-53797.html

(5) عامر ، المرجع السابق ، ص٨٢.

(6) طارق الحمداني ، الملاحة العربية في عصور ازدهارها (أبو ظبي: المجمع الثقافي، ٢٠٠٢)، ص٩٣.

واستُخدِمَ في بناء السفن الصورية خشب القرط والسدر ، وهما نوعان من شجر السنط، يتميزان بصلابتهما ، وتنمو هذه الأشجار في عُمان نفسها في المناطق الداخلية ، لذلك اعتمدت صناعة السفن في جزء منها على هذه الأخشاب المحلية[١].

وهذا الأمر يدحض فكرة عدم توفر الأخشاب الصالحة لبناء السفن في الخليج العربي، وبالتالي عدم وجود صناعة سفن في الموانئ العربية ، والتي ذهب إليها بعض الكتاب الغربيين بالقول: بسبب ذلك فإن العرب كانوا يذهبون إلى الهند ويصنعون سفنهم هناك لتوفر الخشب ثم يعودون إلى عُمان ، إلا أن بناء السفن والمراكب وبخاصة المحلية الصغيرة ، استمرت تبنى في الموانئ العربية ، ولم تنقطع صناعتها في أي فترة من الفترات[٢].

تبدأ عملية صناعة هيكل السفينة ، بوضع قاعدة المركب أولاً على الأرض ، ثم تثبت فيها ألواح أفقية تشد إلى كلا الجانبين ، وإلى بعضها البعض بدرزات من الليف ، وكانت تبنى أضلاع للمراكب بعد تثبيت الألواح في أماكنها ، حيث تربط هذه الألواح ببعضها من الحافة إلى الحافة، وطريقة ربط الألواح ببعضها البعض انتقلت إلى عُمان من منطقة غرب المحيط الهندي[٣]. وكانت تستخدم لتكون ألواح الجانبين متلاصقة الأطراف وكانت هذه الحبال تغرز من خلال ثقوب تدق على أبعاد معينة قرب أطراف الألواح المتجاورة[٤].

ورغم استطاعة العرب بناء المراكب المسمارية الكبيرة بدلاً من استخدام الليف في تلك المرحلة إلا أنهم تمسكوا باستخدام المراكب القنبارية ، أي المخرزة بخيوط من الليف، ويرجع السبب في ذلك كون البحار التي يسافرون فيها كثيرة الحجارة ، والشعب المرجانية ،

---

(1) عُمان في التاريخ ، ص٣٣٩.

(2) الحمداني ، المرجع السابق ، ٩٤.

(3) عُمان وتاريخها البحري ، وزارة التراث والثقافة(مسقط: مطابع النهضة، ٢٠٠٢)، ص١٠٨-١١٠.

(4) عُمان في التاريخ ، ص٣٣٩.

تنتشر فيها المياه الضحلة غير العميقة؛ فإذا كان المركب مخيطاً واصطدم بالشعاب لا ينكسر بسهولة؛ بسبب مرونة الخيوط بخلاف المركب المسمر، فإن ألواحه تتحطم حال اصطدامها ، بسبب صلابة المسامير وقساوتها[١]. كما يشير تفسير آخر حول استخدام الألياف في صناعة السفن[٢]. إلى الجهد والتكاليف التي يتطلبها استخدام المسامير ، الأمر الذي جعل أهل عُمان يفضلون استخدام الحبال المصنوعة من الألياف ، خاصة لتوفر مواردها وقلة تكاليفها[٣].

بعد ذلك تأتي عملية سد خروز السفينة وتسمى (القلفطة) ، حيث يستخدم زيت السمك ، وخاصة زيت الحوت لحماية جسم المركب من مياه البحر ، ويكون ذلك بإعداد مزيج من زيت الحوت والقار أو الشحوم والنورة وهي عجينة من الجير ، ثم يدهن جسم المركب بها[٤].

وتتميز هذه السفن من حيث البناء بعدم وجود اسطح للسفن في أكثر الأحيان ، وربما توجد ، ولكن بمساحة محدودة ، وكانت تغطي حمولتها بالجلود ، ويتسرب الماء إلى باطن السفينة ، حيث يوجد رجال يقذفون الماء الذي يتجمع إلى خارجها[٥].

---

(1) حسن صالح شهاب ، المراكب العربية – تاريخها وأنواعها (الكويت: مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، ١٩٨٧)، ص١٨-١٩.

(2) حول بعض الجغرافيين العرب تفسير ذلك بطريقة أسطورية، فيذكر الأدريسي أن ماء البحر يذيب الحديد فترق المسامير وتضعف، كما هناك اسطورة جبل المغناطيس التي شاعت في المحيط الهندي، حيث تذكر هذه الروايات وجود صخور من المغناطيس تجذب السفن التي تحوي الحديد إليها، وقد شاعت هذه الأسطورة في العالم القديم، للمزيد انظر أنور عبد العليم ، الملاحة وعلوم البحار عند العرب (الكويت:المجلس الوطني للثقافة والفنون والآدب، ١٩٧٩)، ص٨٥.

(3) عُمان في التاريخ ، ص ٣٣٩-٣٤٠.

(4) عامر ، المرجع السابق ، ص ٨٩.

(5) الحمداني ، المرجع السابق، ص ١٠٠.

وكانت الدفة في هذه السفن من النوع الذي يعرف بالدفة الجانبية أو مجداف التوجيه ، حيث لم تكن هذه السفن تحتاج لأكثر من مجداف واحد حتى في الأحوال السيئة، لأن المراكب كانت ذات طرفين متشابهين وكان مجداف التوجيه يثبت في قطعة المؤخرة ، وخلال القرن الثالث عشر الميلادي ابتكر الملاحون العربُ دفةَ المؤخرةِ التي تحرك بجهاز التوجيه بالحبال وكانت المرساة من النوع البسيط ، وهو حجر متقوب لربط الحبال فيه، أما عصا الدفة والمرساة ذات الكلاليب فقد أدخلها البرتغاليون[1].

وكان الصاري والذي يسمى بالدقل ، يصنع من جذع شجرة الساج ويكون أسطواني الشكل ، ويمتاز بطوله الذي يصل إلى ثلاثة أضعاف طول السفينة ، وكانت السفن العربية في القرن الخامس عشر الميلادي ، ذات صاريين مرتفعين منحدرين نحو الأمام ، وكل سارية تحمل شراعين مثلثي الشكل[2].

وكانت الأشرعه تُنسج من سعف جوز الهند أو النخيل، أو من القطن، وكان في مدينة صحار صناعة نسج القماش لصناعة الأشرعة، أو كانت الأقمشة تستورد من الهند، وكان المركب يحمل شراعين، شراع لليل والأحوال الجوية السيئة، والآخر للنهار والأحوال الجوية

(1) عُمان وتاريخها البحري ، ص١١٢.

(2) الحمداني، المرجع السابق، ص ١٠١-١٠٢.

الجيدة ، وكانت هناك أشرعة مثلثة الشكل تثبت في المقدمة[1]. وفي المؤخرة نوع مربــع ذو حبال أربعة ، يستعمل لضمان استقرار المركب في البحار المضطربة[٢].

كانت الأدوات المستخدمة في صناعة السفن بسيطة مكونة مــن الأزميــل والمثقــاب اليدوي والمطرقة والقدوم والمناشير بأنواعها ، والفأرة وحديدة القلفطة ، وكــان الــصانع لا يستعين عند بناء السفن بأية رسوم أو تصميمات ، بل يعتمد على خبرته ومهارته[٣].

وصناعة السفن في صور حرفة ذات طابع عائليّ موروث يكون صانع السفن المسمى (الأوستاد مول) تعلمها من أحد أقاربه ، الذي ورثها بدوره عن أجداده[٤]. وكان الأوستاد مول يتولى قيادة العمل والإشراف عليه ، والأوستاد الذي ينفذ تعليمات الأوستاد مــول بــالحرف الواحد ، كما يستمع الأوستاد مول إلى آراء وملاحظات الوسائيد (جمع وستاد)[٥]. وعن عملية بناء السفينة يتم توزيع المهام على العمال حسب مهاراتهم؛ فهناك النجــارون المتخصــصون بشذب الألواح وتركيبها، وآخرون لعمل الثقوب وضــرب المــسامير ، وآخــرون لتــشكيل وتركيب الضلوع ، وعمال لزخرفة المقدمة والمؤخرة ، وللدهان وقد يعمل هؤلاء في صــنع أكثر من سفينة واحدة في الوقت نفسه من الصباح وحتى المساء[٦].

---

(1) مر تطور الشراع بمراحل عدة، بدءاً باستعمال الشراع المربع الذي استعمل في العالم القديم ، ثم ركب الشراع المربع بشكل يمتد من المقدمة إلى المؤخرة مع خفضة قليلاً عند المقدمة ليستطيع المركب الإبحار في الاتجاهات المعاكسة للريح ، ثم قصرت مقدمة الشراع ورفعت مؤخرتها حتى يزداد الامتداد الخلفي له وتزداد القدرة على استقبال الرياح، وظهر ذلك في الشراع العربي المثلث، ثم أصبح الشراع مثلثاً تماماً في النهاية انظر عُمان وتاريخها البحري ، ص١١٤.

(2) عامر ، المرجع السابق ، ص٩٠.

(3) عُمان في التاريخ ، ص٣٤٢.

(4) العريمي ، المرجع السابق ، ص٢٠

(5) " الحرفيون العمانيون تحولوا إلى صناعة نماذج للزينة- السفن التقليدية تنتقل من البحر إلى الفنادق ، جريدة الخليج ،(الشارقة)، عدد ٩٣٢٩، الجمعة، ٢١ شوال ١٤٢٥هــ - ٣ ديسمبر، ٢٠٠٤، ص٦.

(6) الصباغ ، المرجع السابق ، ص٢٣٣.

ويذكر مايلز في أواخر القرن التاسع عشر الميلادي ، أن أغلب النجارين الذين يعملون في بناء السفن هم من الهنود الذين يحترفون هذه الصناعة ، وأن تكلفة بناء مركب من طراز (البدن) يكلف أربعة ريالات للمتر المكعب ، وأن بناء السفينة يحتاج إلى ثلاثة نجارين ويتم البناء خلال ثلاثة أشهر(١).

وكانت هذه السفن تحمل على ظهرها مراكب صغيرة ، وكان الملاحون العرب يحرصون على معاينة المراكب بعد صنعها وقبل نزولها إلى البحر لضمان سلامة الركاب ، ويتضمن ذلك آلات السفينة وأدواتها الملاحية، وقد جرت العادة أن تجري بعض الطقوس التقليدية عند الانتهاء من صنع السفينة ، فمع بداية العمل تذبح عنزة ، وعند الاقتراب من نهاية العمل تقام احتفالات لأبناء الحرفة الواحدة(٢).

وبعد الكشوف الجغرافية ووصول الأوروبيين إلى الميحط الهندي بدأ العرب العُمانيون بصناعة سفنهم ، متأثرين بالأساليب الأوروبية باستخدام المسامير . وفي صنع هياكل السفن(٣).

٢ـ أنواع السفن المستخدمة في التجارة:

وجد في مدينة صور عدة أنواع من السفن ، والتي كانت تقسم إلى أنواع عدة؛ فهناك السفن الكبيرة التي تستخدم للنقل التجاري البحري للمسافات البعيدة ، وسفن النقل التجاري بين

---

(1) مايلز ، المرجع السابق ، ص٣٤١.

(2) عُمان في التاريخ ، ص ٣٤٤-٣٤٥.

(3) عبد الرزاق محمود المعاني ، التجارة والملاحة في الخليج خلال القرن السابع عشر (الشارقة : دائرة الثقافة والإعلام ، د.ت) ص٣٨.

موانئ الخليج العربي لحمل المسافرين ، وسفن صيد الأسماك ونقل الماء وصخور البناء وتختلف عن بعضها البعض باختلاف الغرض المستخدمة من أجله[1].

وتعرف هذه السفن من أشكالها وخاصة المقدمة والمؤخرة فيها ، وفيما يلي هذه الأنواع حسب شكلها:

أ. **السفن ذات العنافة:** وهي سفن ذات مقدمة ومؤخرة متشابهه ، ومعظم هذه السفن لا تستخدم فيها المسامير ، بل الألياف وبالتالي صنعت قبل قدوم الأوروبيين إلى المنطقة وأبرز هذه الأنواع:

١. **البدن:** من أشهر المراكب في عُمان، استخدم لصيد السمك ، وللنقل الساحلي ، وذلك لأنه يناسب الاحتياجات المحلية[2]. يبلغ طول البدن تقريباً ٤٥ قدماً، وحمولته من (١٥-٤٠) طناً.

يتميز هذا المركب بالصدر البارز والمؤخرة العالية التي تثبت عليها الدفة بالحبال، كما أن ألواح المقدمة والمؤخرة سميكة تثبت مستقيمة جميعها[3]. وتتكون قاعدة البدن من عود طويل مستقيم يثبت بطرفه الأمامي عيدان المقدمة ، وعود قصير مائل قليلاً إلى أعلى ليثبت طرفه السفلي بطرف العود المستقيم الخلفي وطرفه العلوي يعبران المؤخرة ، ولا يوجد للبدن سطح ، غير سطح صغير مرتفع على المؤخرة مكون من جريد النخيل والقصب ، وله بطانة من الحصير وسقف النخيل، ودفته عبارة عن لوح طويل دقيق الرأس يزيد طوله على أخر لوح في المؤخرة ، ويثبت بالجزء الأسفل من قطعة من الحديد أو الخشب الغليظ الصلب عقد به حبل يجذبه من يقود المركب يميناً أو يساراً ، وتثبت خشبة الدفة بين أطراف العيدان التي

---

(1) المعاني ، المرجع السابق ، ص٣٩.

(2) عُمان وتاريخها البحري ، ص١٣٤.

(3) عُمان في التاريخ ، ص٣٤٨

تثبت بجانبي المؤخرة ، وكان شعار المركب رأس المقدمة ، منحوت على شكل زاوية ثلاثية ممتدة أفقياً فوق اللوح الأمامي من المقدمة[1].

٢. **البقارة (الشاحوف)**: تعود التسمية إلى اللغة السواحلية (بكارو) وأصل الكلمة افريقي نسبة إلى قبيلة البقارة السودانية ، وهناك قول بأن اسمها يعود إلى البركة، وهي من السفن الخفيفة القديمة التي استعملها العرب في الجاهلية والإسلام[2]. وهذا النوع من السفن الذي لم يتغير شكلها وتصميمها بعد استعمال المسامير في بنائها[3].

تستخدم البقارة للأسفار البعيدة والمتوسطة وللصيد ونقل الصخور، ويبلغ طول المركب من (٢٥-٣٥) قدماً، وحمولتها تتراوح بين (١٠٠-٢٠٠) طناً، وتعتبر سفينة شراعية لكنها تسير بالمجاديف[4].

تتميز بقاعدتها الطويلة ، تميل في مؤخرتها إلى أعلى ، أما المقدمة فهي أقرب إلى سطح البحر في ميلها ، ومؤخرتها عمودية ، وتشبه دفتها دفة قارب البدن ويتحرك مثله بالحبال ، ورأس مقدمتها مستطيل عليه زخارف ويعتبر شعار المركب وليس لها سطح[5]. وهي من السفن الشائعة الاستعمال في شمال عُمان مسندم والباطنة .

(1) شهاب ، المراكب العربية ، ص٥٣ ؛ أنظر صورة توضيحية لمركب البدن ملحق رقم (٣) ، ص ١٤٤ .

(2) خالد سالم محمد ، ربابنة الخليج العربي ومصنفاتهم الملاحية (الكويت: شركة الربيعان للنشر والتوزيع، ١٩٨٢)، ص١٧٣- ١٧٤

(3) شهاب ، المراكب العربية ، ص٥٣.

(4) المعاني ، المرجع السابق ، ص٤١.

(5) شهاب ، من تاريخ بحرية عُمان التقليدية(مسقط: وزارة التراث القومي والثقافة، ٢٠٠١)، ص٣٨-٣٩.

٣. **البتيل**: يعود سبب التسمية لأسرة (باتيل) من كلكتا في الهند[1]. وقد كان شائع الاستعمال في النقل الساحلي ، ويعتبر من الأنواع صغير الغاطس ، ويعرف هذا المركب بسرعته كذلك استخدامه في الأغراض الحربية. ويتميز بمقدمته التي تشبه رأس الكمان ومؤخرته العالية المزخرفة بالنقوش ، وكان له طرفان في النهاية وبمؤخرته يشق الماء في خفة متناهية ، ويستعمل فيه جهاز توجيه بالحبال[2].

ومقدمة البتيل مائلة وطويلة وخشبة دفته طويلة تتحرك بالحبال يميناً وشمالاً ، وليس له سطح ثابت ، له واد مائل إلى الأمام ، وتتألف قاعدة البتيل من جزئين ، أحدهما طويل مستقيم في وضع أفقي ، يثبت بطرفه الأمامي عمود الصدر ، وبطرفه الخلفي يثبت الطرف الأمامي لعود القاعدة الخلفي ، ويثبت في وضع مائل إلى الأعلى[3].

٤. **البوم**: من سفن المحيط الهندي المستعملة في العصور القديمة ، ظهر اسمها في القرن السادس عشر الميلادي خلال حركة الاستكشافات البرتغالية في تلك الجهات[4]. ويعد من أفضل أنواع المراكب وأكثرها متانة في الخليج العربي ، حيث كان الإقبال على شرائه كبيراً وكان يصنع في الهند ، ولكن بإشراف من أهل صور. وفي البداية كان الاهتمام منصباً على صناعة أنواع من الحجم الصغير للتجارة في المسافات القصيرة ، ولكن مع اتساع حجم التجارة بدأت صناعة مراكب كبيرة من هذا النوع لاستخدامها للمسافات البعيدة[5].

---

(1) خالد محمد ، المرجع السابق ، ص١٦٧.

(2) عُمان وتاريخها البحري ، المرجع السابق ، ص١٤١.

(3) شهاب ، من فنون الملاحة ، ص٣٩

(4) خالد محمد ، المرجع السابق ، ص١٦٧.

(5) المعاني ، المرجع السابق ، ص٤١.

تتراوح حمولة البوم بين(٧٤-٤٠٠) طن ، وطولــه بــين (٥٠ – ١٢٠) قــدماً، وعرضه بين (١٥ – ٣٠) قدماً ، توجد على أطرافه رسوم بسيطة ، تطلى باللونين الأبيض والأسود، ويتم تحريك دفة البوم بآلة توجيه معينة ، ويضاف إلى الشراع الكبير المائل شراع أخر في المؤخرة، وهناك مراكب من هذا النوع عليها ثلاثة صوار[١].

وقاعدة البوم طويلة مستقيمة ولها مقدمة بارزة ومؤخرتها مائلة إلى الخلــف قلــيلاً، ودفتها عبارة عن لوح عريض سميك يتحرك بسلسلة من الحديد بدلاً من حبال الليف وشعارها هو لوح بارز من المقدمة في خط مستقيم معها على شكل البوري، ظرفهــا مطلــي بــاللون الأسود، وعلى رأس عود المؤخرة دائرة بيضاء بداخلها رسم زهرة ثمانية الأوراق[٢].

ب- السفن ذوات المؤخرة العريضة(الرقعة) هي:

١. **البغلة:** كانت أكثر أنواع مراكب النقل العُمانية والخليجية استعمالاً خــلال القــرن التاسع عشر الميلادي والنصف الأول من القرن العشرين الميلادي . وكانت حمولــة البغلــة تتراوح بين (١٥٠-٤٠٠) طن ، يبلغ طولها ١٣٥ قدماً ومؤخرتها العريضة المفضلة من ملاحي ميناء صور[٣]. وأصل هذا الطراز من المراكب مجهول ، حيث لا يوجد أدلة علــى وجود البغلة قبل القرن التاسع عشر الميلادي ، إلا أن بعض المــؤرخين يــرى أن العــرب اقتبسوا هذا التصميم عن السفن البرتغالية الضخمة أثناء فترة الكشوف الجغرافية[٤].

---

(1) انظر مقالة "صناعة السفن بصور سيمفونية إبداع وعمل بتقنيات خاصة"، جريدة الشبيبة،(مسقط)، عدد ٣٦٨١، الخميس ٢٣ ديسمبر ٢٠٠٤، ص٣ ، عبد المنعم عامر: المرجع السابق، ص٩٤-٩٧.

(2) شهاب ، من تاريخ بحرية عُمان ، ص٤٠-٤١.

(3) عُمان وتاريخها البحري، المرجع السابق، ص ١١٨ ؛ مايلز ، المرجع السابق، ص٣٤.

(4) خالد محمد، المرجع السابق، ص١٩٨.

تمتاز هذه السفينة بقاعدتها النحاسية ، ولها ثلاث صوار ، كما كانت ذات مؤخرة عريضة تتميز بالسطح العالي ، والممرات العالية ، والفتحات الخمس الموجودة بها ، وتكون غالباً مزخرفة بحفريات ونقوش دقيقة حتى زخرفة الأبواب والشبابيك الخشبية[١].

وقاعدة البغلة عود طويل مستقيم ، ومقدمتها أكثر ميلاً إلى سطح البحر ، ويوجد في المؤخرة أروقة لسكن المسافرين فيها ، وممرات لها نوافذ خلفية ، ومنصة لمدير الدفة ، ويوجد لها سطح كامل يغطي سطحها ، وشعارها رأس مقدمتها الرباعي المائل إلى الخلف عن عود المقدمة ، يتوسط قمته نتوءات بارزه بيضوية الشكل ، أما دفتها فهي لوح سميك عريض وطرفه الأعلى دقيق وينفذ إلى سطح المؤخرة ويدار بسلسلة من الحديد[٢].

وتدل المؤخرة العريضة العالية للبغلة على مدى تأثر صناعة السفن في عُمان بالأسلوب الأوروبي ، وهو السبب في تفوق المراكب العُمانية على المراكب العربية . وآخر مركب من هذا الطراز تم بناؤه في صور عام ١٩٥٢م[٣].

٢.**الغنجة:** يشبه مركب البغلة ، لكنه متأثر في تصميمه بالأسلوب الهندي ، وتشترك الغنجة مع البغلة في المؤخرة المربعة وإن كانت أقل زخرفة ونقوشاً ، ومزودة بثلاث صوار ، وقد كانت من أبرز المراكب التي اشتهرت مدينة صور ببنائها ، وقد أندثر هذا الطراز من المراكب[٤]. ويعتقد أن أصلها هندي ، وسميت باسم جنجا أو غنجا نسبة إلى النهر المقدس عند الهندوس . مؤخرتها المربعة فيها أروقة لإقامة المسافرين ، ولها مقدمة طويلة مائلة إلى

---

(1) عامر، المرجع السابق، ص٩٣.

(2) شهاب، من تاريخ بحرية عُمان، ص٤١-٤٢

(3) عُمان وتاريخها البحري ، المرجع السابق ، ص ١١٨

(4) لم يبق من هذا النوع سوى مركبان برسوان في مدينة صور، ومدينة مطرح في عُمان، انظر عُمان وتاريخها البحري ، المرجع السابق ، ١٢٣

سطح البحر، ودقلان مائلان إلى الأمام وأشرعة مثلثة، ولها سطح على مؤخرتها ، وسطح صغير على مقدمتها وسطحها مكشوف ، ولها سياج من الحصير على جانبي الجزء الأمامي منها، وراس المقدمة عليه نقش منحوت ، ويبلغ طول هذه المركب ١٢٠ قدماً حمولته لا تزيد على ٣٠٠ طن ، والأصغر طوله حوالي ٧٥ قدماً حمولته ١٣٠ طن[١].

٣. **السنبوق**: كان السنبوق من المراكب المشهورة في صور وظلت صناعته قائمة حتى عام ١٩٦٠م ، ويمتاز بكبر حجمه ، على عكس سنبوق الخليج العربي[٢]. الذي كان صغير الحجم ، وكان يستخدم في الرحلات التجارية البعيدة، وتراوح حمولته بين (٢٠-١٥٠) طن ، ويبلغ طوله نحو ٨٠ متراً ، وكان له صاريان لا يميز المصنوع في مدينة صور بأي زخارف ، ما عدا حلية مطلية باللونين الأبيض والأسود على مؤخرته[٣].

وبسبب قصر قاعدته وطول المقدمة المائلة تميز السنبوق بسرعة الإبحار والاستدارة في الأماكن الضيقة[٤].

٤. **الشوعي أو الشويعي**: يشبه السنبوق في شكله ، واسمه عبارة عن لفظة هندية محرفة لاسم أحد قوارب الصيد الهندية ، ويوضع على ظهر سفينة البغلة للتنقل والإنقاذ عند الحاجة[٥]. حيث أن مؤخرته منخفضة بالنسبة لمقدمته ، وأطرافة الجانبية الخلفية بارزة

---

(1) شهاب ، المراكب العربية ، ص٧٥ ؛ أنظر صورة توضيحية لمركب الغنجة ملحق رقم (٤) ، ص ١٤٥.

(2) كان يستعمل سنبوق الخليج العربي ذو الحجم الصغير كمركب لصيد اللؤلؤ، واستعمل فيه الشراع المربع، للمزيد حول ذلك انظر المعاني ، المرجع السابق ، ص٤٢.

(3) عُمان وتاريخها البحري ، المرجع السابق ، ص١٣١.

(4) انظر شهاب، من تاريخ بحرية عُمان، ص٤٣-٤٤ ؛ سالم الغيلاني، المرجع السابق، ص٥٥-٥٦.

(5) عُمان في التاريخ ، المرجع السابق ، ص ٣٤٨.

بجانبي مؤخرته المربعة على شكل يشبه الجناحين ، ويعد من مراكب الصيد ، لم تعرف منه أحجام كبيرة ، سطحه كامل وشعاره على شكل زاوية مثلثة حادة[1].

وحمولة هذا المركب لا تتجاوز ١٥ طناً ، يعتبر من السفن الساحلية التي تصلح لكل الأغراض ، وهو النوع الوحيد الذي استمرت صناعته في مدينة صور حتى نهاية السبعينات من القرن العشرين الميلادي حيث تمت صناعة عشر سفن منه عام ١٩٧٨م[2].

٥. **الجالبوت**[3]: يشبه القوارب الأوروبية المسماة (جولي – بوت) التي تستخدم في البحرية البريطانية ، ويمكن إرجاع تسميته إلى المركب الساحلي الهندي (جلبوتي) ، وهو اسم مشتق بدوره من التسمية البرتغالية (جالبوت) .

وهو مركب شائع الاستعمال في الخليج كمركب لصيد اللؤلؤ ، أما في عُمان فقد كان يستخدم في التجارة البحرية لا سيما في صور ، وربما استخدم أحيانا لصيد السمك لكن استخدامه مؤخراً اقتصر بوجه عام على النقل الساحلي .

يتميز الجالبوت بمقدمته العمودية ومؤخرته العريضة مما يدل على تأثره بالتصميم الأوروبي . يبلغ طول الجالبوت حوالي (٥٠) قدماً ، وتتراوح حمولته بين (٤٠ – ٧٥) طناً ، وهو مزود بصار واحد .

٦. **أبو بوز**: من مراكب الشحن البسيطة الشبيه بالسنبوق الكبير في حجمه ، ويعتبر طراز حديث من المراكب ذات المحركات الآلية ، نشأ عن تأثر العُمانيين بالأساليب الأوروبية

---

(1) شهاب ، تاريخ بحرية عُمان ، ص٤٤.

(2) عُمان وتاريخها البحري ، المرجع السابق ، ص١٣٣.

(3) انظر: عُمان وتاريخها البحري ، ص١٣٣ ؛ عُمان في التاريخ ، ص٣٤٧.

في صنع المراكب الشراعية ، وقد توقف بناء هذا النوع من المراكب في صور منذ نحو ربع قرن[1].

٧.**الماشوة:** يستعمل في الانتقال من المركب إلى الرصيف أو الساحل ويطلق اسم الماشوه على أي قارب صغير ، ويتميز هذا القارب بمؤخرته العريضة ، ومقدمته المستقيمة أو المنحنية وليس له أسطح ، ويتحرك عادة بالمجاديف وقد يزود بشراع وصار. ويبلغ طول الماشوة عادة حوالي (٢٥) قدماً[2].

٨. **الهوري:** وهو قارب طويل رفيع ، يصنع من خشب العنبة المستورد من ساحل المليبار بالهند ، قليل العرض ، له شراع يستعمل عند الضرورة ، يتراوح طوله بين (١٠-٢٠) قدماً ، يسير بالمجاديف ، يعلق هذا النوع من القوارب على الجانب الأيسر للسفن الكبيرة ، من أجل استخدامه لنقل الركاب ، والسلع إلى الميناء ، ويستخدم لصيد الأسماك[3].

وبالإضافة إلى ما ذكر من المراكب والسفن التي كانت تصنع في مدينة صور، هناك قوارب صغيرة الحجم غير شائعة الاستعمال في صور ، منها مركب يدعى **الشاشة** ، ويصنع من سعف النخيل ، تربط أجزاءهُ بالحبال ثم يملأ الهيكل بلحاء شجر النخيل ، وألياف جوز الهند، وأغصان النخيل التي تساعد على الطفو ثم يمد عليه ما يشبه الغطاء، يبلغ طول الشاشة نحو ١٠ أقدام ويتسع لشخص أو شخصين ، يستخدم للاتصال مع المراكب الراسية في الميناء ولصيد الأسماك ، وهو شائع الاستعمال في ساحل الباطنة من عُمان[4].

---

(1) عُمان في التاريخ ، ص٣٤٨.

(2) عُمان في التاريخ ، ص٣٤٩ ؛ شهاب ، من تاريخ بحرية عُمان ، ص ٤٤.

(3) المعاني ، المرجع السابق، ص٤٤.

(4) عُمان وتاريخها البحري ، ص١٥٣

ومن القوارب الأخرى **الرمث** ، يصنع من ثلاثة جذوع كبيرة يستخدم لصيد الأسماك ، وكما استخدمت القوارب المنفوخة التي يتوسطهما لوح في صيد الأسماك وذلك بالصنارة[1].

٣ـ الآلات الملاحية:

استخدم ملاحو السفن عدة آلات ملاحية ساعدتهم في قياس ارتفاع الشمس أو النجوم والكواكب سواء في البر أو البحر . فبرغم تقليدية الصناعة في الأجهزة المستخدمة للإبحار في السفن في تلك الفترة كالإسطرلاب وآلة الكمال والباطلي والبوصلة ، إلا أن الاعتماد الرئيس يكون على النوخذا صاحب التجربة والخبرة والذكاء، وبالتدريب المستمر والممارسة، فيعتمد على حدسه وخبرته . والصوريون كغيرهم ممن عملوا بالملاحة الفلكية كانوا مهتمين بالسماء[2]. وسنستعرض هذه الآلات بشيء من التفصيل:

أ– الإسطرلاب (Astolabium)[3]:

كلمة يونانية تعني "مرآة النجوم"[4]، ابتكرت في مدرسة الاسكندرية في العصر الهيليني ، وطورت على يد العرب خلال القرون الوسطى ، حيث يعزى إليهم ابتكار الإسطرلاب المكمل وعن العرب نقلها الأوروبيون ، واستخدموها في قياس ارتفاع الأجرام السماوية ، والإسطرلاب عبارة عن قرص معدني مقسم إلى ٣٦٠ درجة يعرف باسم ميزان الشمس ، من أجزائه (العلاقة) وهي حلقة يعلق بها الجهاز حيث يثبت في مستوى رأسي ، ثم

---

(1) عُمان وتاريخها البحري ، ص١٥٣.

(2) حمود الغيلاني ، المرجع السابق ، ٦٥.

(3) انظر رسم توضيحي لآلة الإسطرلاب ملحق رقم (٥) ، ص ١٤٦.

(4) أحمد عبد الرزاق أحمد ، الحضارة الإسلامية في العصور الوسطى(القاهرة:دار الفكر العربي،١٩٩١)،ص٧٥.

(العروة) وهي الجزء الذي تشبك فيه الحلقة ، ثم (الكرسي) وهو الجزء البارز من المحيط، ثم (العضادة) وهي المسطرة التي تدور على ظهر المحيط وهناك قوس الارتفاع ومنطقة البروج[1].

ب - آلة الكمال:

يستفاد من آلة الكمال في استخراج الغرض من معرفة ميل الشمس شمالاً أو جنوباً عن خط الاستواء، وهي عبارة عن خشبة على شكل متوازي الأضلاع وقطرها بوصتين ، ويربط فيها خيط ، وفي الخيط تسع عقد على مسافات محددة . وكان الملاح المسئول يمسك بطرف الخيط بأسنانه ، ويوجه الطرف الآخر منه إلى الأفق ، ثم يحرك القرن على الخيط المشدود حتى يستقر طرفه الأعلى على النجم المطلوب[2].

وهناك طريقة أخرى لاستعمال الكمال ، تقوم على تحريك العقد من خلال الأسنان إلى أن تستقر قطعة الخشب المثبتة في طرف الخيط في مواجهة النجم . وقد استخدم العرب هذا الجهاز ، ثم جاء البرتغاليون وأدخلوا تعديلات على طريقة العقد ، وأصبح التحديد يتم بالأرقام الهندسية[3]. وتتكون آلة الكمال من أجزاء أهمها[4]:

١. القوس: وهو قاعدة ارتكاز أضلاع الكمال ويقسم إلى (٩٠) درجة.

٢.مرآة الأندكس: مرآة معتمة على طرف الدستة الأعلى وعلى رأس الكمال.

---

(1) انظر: أنور عبد العليم ، المرجع السابق ، ص١٦٩ ؛ عبد المنعم عامر ، المرجع السابق ، ص٧١.

(2) شهاب ، المراكب العربية ، ص ٣٠٤ ؛ عمان وتاريخها البحري ، المرجع السابق ، ص٩٩.

(3) عبد المنعم عامر ، المرجع السابق ، ص٧٤.

(4) انظر: حمود الغيلاني ، المرجع السابق ، ٦٥ ؛ أنظر مكونات آلة الكمال ملحق رقم (٥) ، ص ١٤٧.

٣.الذراع(الدستة):تتحرك عليها مرآة الأندكس حتى يضبط قرص الشمس على المرآة السفلى، فيرى النوخذا الشمس في المرآة التي أمام عينه ، ثم يتم تحريك الذراع حتى يرى قرص الشمس وخط الأفق البحري على مستوى واحد .

جـ- آلة الباطلي:

استعملت لقياس سرعة السفينة ، والمسافة التي تقطعها في وقت محدد من الزمن ويقدر ذلك بدقائق الدرجة ، وهي مكونة من لوح مثلث وتعلق بالجزء الذي ينغمس من اللوح في الماء قطعة من الرصاص حتى لا يطفو على سطح الماء ، ويربط بخيط يسمى البراو ، ويكون طوله بمقدار طول المركب ، ويربط بالبراو خيط الجيرة ، وهو خيط طويل ملفوف على الدولاب به علامات هي عقد تسمى جيرات ، وقدرت الجيرة بثلاثين ثانية عند الشيشة ، أو بمقدار قراءة سورة " قل هو الله أحد " ثلاث مرات . والشيشة عندهم هي الساعة الرملية.

وطريقة الاستعمال تكون برمي اللوح فيتبعه البراو ، ثم خيط الجيرة ويبدأ بعد عقد الجيرات ، فإذا قطع المركب خلال ٣٠ ثانية خمسين قدماً ، يقوم بضرب الخمسين القدم في ١٢٠ وهو عدد أنصاف دقائق الساعة[1].

د- البوصلة الملاحية (بيت الإبرة):

بدأ العرب الاستفادة خلال القرن الحادي عشر الميلادي اثناء اسفارهم إلى البحار الصينية من اكتشاف الصين للإبرة المغناطيسية واستخدامها. هو اكتشاف انتقل من العرب

---

(1) شهاب ، المراكب العربية ، ص ٣٠٥-٣٠٦.

إلى الأوروبيين في البحر المتوسط في القرن الثالث عشر الميلادي[1].

وبفضل البوصلة الملاحية أصبح من السهل تحديد خط العرض ، وقطع مسافات شاسعة من المحيط دون الحاجة إلى الاهتداء بالمعالم الساحلية[2].

قسم البحارة العرب الدائرة الأفقية إلى اثنين وثلاثين جزءً وسُمي كل جزء باسم " الخن " ، وجمعه "أخنان " ، وأضافوا كل خن إلى اسم النجم الذي يطلق منه أو قريباً منه ، وأصبح يعرف الخن عن المتأخرين بالنجم ، وباستثناء خن أو نجم القطب الشمالي والقطب الجنوبي، فقد قسمت باقي الأخنان على مطالع النجوم ومغارسها[3].

وهذه النجوم هي الياه (الجاه) وهو الذي يستدل به البحارة على القطب الشمالي ، وهو من نجوم بنات نعش الصغرى عند العرب (الدب الأصغر) وله خن واحد ، ثم الفرقد ، والنعش ، والناقة ، والعيوق ، والواقع ، والسماك ، والثريا ، والطائر ، والجوزاء ، والتير ، والإكليل ، والعقرب ، والحمارين ، وسهيل ، والسلبار ، ولكل واحد منهم خنان واحد للمطلع والثاني للمغيب ، والقطب الجنوبي ليس له نجم مثل القطب الشمالي ، فأضافوا له نجم سهيل لقرب طلوعه منه وسموه قطب سهيل ويعرف المشرق الاصلي بمطلع الطائر ، وهو نجم النسر الطائر، والمغيب الأصلي بمغيب الطائر[4].

---

(1) عُمان وتاريخها البحري ، ص٩٧.

(2) عبد المنعم عامر ، المرجع السابق ، ص٧٣.

(3) صالح حسن شهاب ، المراكب العربية ، ص٣٠٢.

(4) للمزيد انظر: حسن صالح شهاب ، الملاحة الفلكية عند العرب (الكويت : مركز البحوث والدراسات الكويتية ، ٢٠٠١)، ص٣٣-٦٧.

بالإضافة إلى هذه الآلات توجد هناك الآلات أخرى استخدم بعضها قديماً والبعض منها لم يستخدمه الملاحون الصوريون مثل ربع الدائرة أو المربع التي تم إلغاء العمل بها في بداية الكشوفات الجغرافية . ومن الطرق الأخرى القياس بالأصابع وآلة البلستي وآلة الأربليت وطريقة عيدان القياس .

مما سبق نرى مدى تطور صناعة السفن في مدينة صور ، والتي كانت جزءاً من صناعة متطورة للسفن في الساحل العُماني ، الأمر الذي أسهم في تطور وازدهار المدينة تجارياً ، كما دل على تنوع أصناف السفن العاملة في التجارة في المحيط الهندي والتي كانت تصنع في مدينة صور وساعد على تطور هذه الصناعة وازدهارها . ويلاحظ أن الملاحين العرب في صور اعتمدوا على طرق وآلات عديدة ساعدتهم على الإبحار ، وقطع مسافات شاسعة سبقوا في ذلك المجال أقرانهم الأوروبيين في تلك المرحلة .

الفصل الثالث
التراث البحري لأهالي مدينة صور

أولاً: الإرشاد والقباطنة :

أ- ترجمة بأسماء القباطنة وإسهامهم في تقدم الملاحة البحرية في صور:

اسهمت عوامل عديدة في شهرة مدينة صور من ناحية بحرية فبالإضافة إلى الموقع الجغرافي للمدينة ، الذي جعل منها ميناءً بحرياً مهماً ، فهناك أهلها الجادون والذين تفردوا في صناعة السفن الشراعية ومارسوا مهنة الابحار وأبدعوا فيها.

فقد برز على مر التاريخ العُماني قباطنة كان لهم دورٌ بارزٌ وواضح في الملاحة وتطويرها، وأبرز هؤلاء: شهاب الدين أحمد بن ماجد ، الملاح الشهير ، صاحب العديد من المؤلفات في طرق الملاحة والجغرافيا ، وفصول وظواهر الطبيعة والأحوال الجوية ، وقد استمر ملاحو المحيط الهندي يعتمدون على ما كتبه حتى نهاية القرن الثامن عشر الميلادي ، ثم سليمان المهري الذي ألف كُتباً عدة وتوفي عام ١٥٥٣م[١].

وتلا ذلك بروز العديد من النواخذا الذين تركوا إرثاً كبيراً في هذا المجال وخاصة في مدينة صور ، والتي ظهر فيها خلال فترة الدراسة أكثر من (١٧٠) نوخذا[٢]، حتى أصبحت مدينة صور ، المدينة البحرية الأولى في عُمان حتى نهاية القرن التاسع عشر الميلادي وبدايات القرن العشرين الميلادي ، ومن أبرز هؤلاء:

١. **النوخذا سعيد بن حمد بن ماطر التمامي** : بدأ نشاطَهُ البحريَّ في القرن التاسع عشر الميلادي وهو من الربابنة المشهورين بمنطقة الخليج العربي[٣] .

---

(1) النعيسة ، المرجع السابق ، ص١٢٤.

(2) لمعرفة أسماء النواخذا واعدادهم أنظر الجدول في الملحق رقم (٦) ، ص ١٤٨- ١٥٥.

(3) حمود الغيلاني ، المرجع السابق ، ص٣٥٤.

له كتاب مخطوط[1] يحتوي على جداولِ خطوطِ الطولِ والعرضِ لجميع الشواطئ والموانئ والجزر والشعاب التي تمر بها السفن الشراعية قديماً في خط سيرها التجاري ، بالإضافة إلى احتوائه على معلومات وقواعدَ مكانية ونصائحَ بحرية لربابنة السفن ، كما تحتوي على حساب الباطلي وتصفيته ، بالإضافة إلى أنه قدم في المخطوطة نصائح مفيدة لربابنة السفن[2].

٢. **النوخذا جمعة بن مسلم بن سليم القعدويّ:** ولد في مدينة صور في بداية القرن العشرين ، وقد أرشد الكثير من السفن الخليجية عبر المحيط الهنديّ ، ومن مؤلفاته البحرية كتاب " البداية والنهاية في العلوم البحرية " وكتاب " الميل البحري لكل ربان بحري " والذي يتضح من خلال هذه الكتب أنه متبحر في علم البحار ومعرفة النجوم و البروج والمسالك البحرية[3].

٣. **النوخذا ناصر بن علي بن ناصر الخضوري (١٨٧٠- ١٩٦٢م):**

عمل كنوخذا معلم في السفينة " قاطم " ملك النوخذا الشيخ محمد بن مبارك بن جويد الغيلاني لمدة (١٥) سنة . بعدها اشترى عدداً من السفن مثل "مبسر" و"غنيمة" من نوع السنبوق[4]. كما ألف كتاب " معدن الأسرار في علم البحار "، وهي مخطوطة شاملة للقياسات البحرية وحساب خطوط الطول والعرض والديرة (البوصلة البحرية)، ومسميات

---

(1) توجد هذه النسخة في المتحف البريطاني التي عثر عليها عام ١٨٦٠م أحد قباطنة الاسطول الإنجليزي قبالة ساحل مطرح بعد إلقاء القبض على سفينة عُمانية حيث كانت النسخة بحوزة ربانها انظر خالد سالم محمد ، المرجع السابق ، ص١٢٥.

(2) يوجد وصف المخطوط في خالد محمد ، المرجع السابق ، ص١٢٥-١٣١ ؛ انظر مخطوطة سعيد أبن حمد بن ماطر ، ملحق رقم (٧) ، ص ١٥٦.

(3) خالد محمد ، المرجع نفسه ، ص١٣٢.

(4) حمود الغيلاني ،المرجع السابق، ص٣٥٤ ؛ انظر مخطوطة ناصر الخضوري ملحق رقم (٨) ، ص ١٥٧.

الأماكن والمواقع البحرية . كما قام بتصحيح بعض ما ورد بكتاب "دليل المحتار في علم البحار" للملاح الكويتي عيسى القطامي ، واحتوت المخطوطة أيضا على إرشادات عن الطرق الملاحية في المحيط الهندي والخليج ورسوم لمنازل الشمس فوق السفن(١).

٤.**النوخذا سلطانِ بن علي بن محمد العلوي(١٨٧٤- ١٩٤١م):** وهو من النواخذة المشهود لهم بالعلم و هو صاحب دراية واسعة بسواحل المحيط الهندي وبحر العرب والخليج العربي والساحل الإفريقي. امتلك عدداً من السفن منها السفينة " بانانا"(٢).

٥.**النوخذا مبارك بن محمد بن مبارك بن جويد الغيلاني(١٨٥٦-١٩٧٢):** سافر في الكثير من السفن قاصدا بها العراق و اليمن و الهند و شرق أفريقيا حتى وصل إلى موزمبيق. كما أمتلك عدداً من السفن الخاصة به ، ومن السفن التي قادها عبر المحيط الهندي سفينة " سعد السلام " وسفينة " سعد الكريم "(٣).

ب- مؤلفات ومذكرات القباطنة (الرحمانيات):

الرحمانيات عبارة عن كتب تحمل المعلومات التي يحتاجها ربان السفينة كأسماء المناطق ، والمسافة من منطقة إلى منطقة ، والموقع على الخريطة والبوصلة ، وغير ذلك من المعلومات الأساسيةِ التي يحتاج إليها المركب(٤).

---

(1) حمود الغيلاني ، المرجع السابق ، ص٣٥٤.

(2) المرجع نفسه، ص٢٨٠.

(3) المرجع نفسه، ص٣٢٧.

(4) أحمد درويش ، " المناخ العلمي والأدبي في تاريخ صور "، مؤسسة عُمان للصحافة والأنباء والنشر والإعلان ، مجلة نزوى ، (مسقط)،العدد السابع ، يوليو ١٩٩٦، ص٨-٩.

ومن هذه الرحمانيات:

١. " رحماني الربان منصور الخارجي ".

٢. " **دليل المحتار في علم البحار**" للبحار عيسى بن عبد الوهاب القطامي.

٣. " **الميل البحري لكل ربان بحري** " و " **البداية والنهاية لكل علوم بحرية** " لجمعة ابن مسلم بن جمعة القعدوي ".

٤. " **معدن الأسرار في علم البحار** " لناصر بن علي بن ناصر الخضوري. و مخطوطته محفوظة بدار المخطوطات التابعة لوزارة التراث القومي والثقافة بسلطنة عُمان ، وهي من الرحمانيات الحديثة التي عُرفت لدى البحارة العرب في القرن التاسع عشر الميلادي والنصف الأول من القرن العشرين[١].

٥. " **نفحة الأزهار في علوم البحار** " لمحمد بن ناصر[٢].

كما وجدت رحمانيات اختلط فيها مفهوم مالك المحفوظة وناسخها ومؤلفها، لكنها تدل على شيوع العلم النظري البحري الذي بلغ قمته على يد الملاح أحمد بن ماجد وأبرزها:

١. رحمانية سعيد بن عمر المرزوقي.

٢. رحمانية موسى بن سلطان الجامعي.

---

(1) للمزيد أنظر مخطوطة ناصر بن علي بن ناصر الخضوري ، معدن الأسرار في علم البحار ، شرح وتحقيق حسن صالح شهاب (مسقط : وزارة التراث القومي والثقافة ، ١٩٩٤) ، ص ٣ .

(2) درويش ، المرجع نفسه، ص٩.

٣. رحمانية علي بن محمد بن خميس.

٤. رحمانية محمد بن ماجد بن سالم المرزوقي.

٥. رحمانية صالح بن علي بن خميس الغيلاني.

٦. رحمانية محمد بن علي بن خميس الغيلاني.

٧. رحمانية عبد الله بن أحمد بن سعيد التمامي[١].

جـ- الطرق الفنية المستخدمة في الملاحة:

كان لتيارات المحيط الهندي أهمية كبيرة في قيام الموسميات، أي الرياح الموسمية الجنوبية الغربية المستمرة للوصول إلى الهند والصين، والرياح الموسمية الشمالية الشرقية، المستمرة للوصول إلى ساحل الجزيرة العربية وشرق إفريقيا، وقد كان لتنوع الرياح الدور الرئيس في حركة التجارة في المحيط الهندي وذلك أن مواعيد الإبحار ارتبطت بمواعيد تلك الرياح[٢].

ساعد موقعُ مدينةِ صُور على الساحل العُماني ضمن خليج عُمان الممتد على معظم الزاوية الجنوبية الشرقية من شبه الجزيرة العربية في اعتراض الرياح الموسمية الجنوبية المعروفة عند العرب باسم " الكُوس" المستخدمة في الملاحة الشراعية بين السواحل العُمانية والساحل الغربي للهند[٣].

(1) درويش ، المرجع السابق ، ص٩.

(2) شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية ٤١-٩٠٤هـ -٦٦١-١٤٩٨م (الكويت:المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، ١٩٩٠)،ص ٨٧ ، عبد العليم،المرجع السابق، ص١٥٩.

(3) شهاب ، من تاريخ بحرية عُمان ، ص٩-١٠.

وإلى جانب الرياح الموسمية وجدت بعض التيارات البحرية المساعدة لعملية الملاحة فتيارات القسم الشمالي من المحيط ، والتي تتمثل في تيارات بحر العرب وخليج البنغال تسير حسب اتجاه الرياح السائدة ، كما يوجد تيار استوائي راجع يجري في الشتاء نحو الشرق ويختفي في الصيف[1].

كانت مواسم الملاحة التقليدية وأحوال الطقس في خليج عُمان وغيره في المحيط الهندي تعرف عند البحارة العربِ بطلوع المنازلِ وسقوطِها " غروبها ". وتحسب طلوعها وغروبها بأيام النيروز الموافق للنيروز الهندي ، وهو وقت دخول الشمس برج الحمل ويوافق (الحادي والعشرين من آذار) وهو نقطة الاعتدال الربيعي ، ومن هذا التاريخ كانت تحسب مواسم السفر[2].

والمنازل ثمانية وعشرون منزلاً ، ينزل القمر كل ليلة منزلة واحدة منها تقريباً ، وتشكل أجزاء البروج ، وقد قسم العلماءُ الفلكَ إلى اثني عشر برجاً وذكروا أن الشمس تقطع برجاً واحداً كل شهر، وأن كل برج فية منزلتان وثلث منزلة ، وبين طلوع أحدى المنازل وطلوع المنزلة التي تليها ثلاثة عشر يوماً باستثناء منزلة (الجبهة)، فقد جعلوا بين طلوعها وطلوع المنزلة التي قبلها، أربعة عشر يوماً[3].

تخضع مواسم الملاحة لأحوال الطقس وهبوب الرياح ، فمن أواخر شهر أيلول يبدأ عادة هبوب الرياح الشمالية الشرقية والتي تسمى الأزيب، وهي تقابل في مهبها الرياح الجنوبية الغربية،وينتهي موسمها في أوائل شهر أيار تقريباً ، وخلال هذا الموسم تسافر

---

(1) عثمان ، المرجع السابق ، ص٨٨.

(2) شهاب ، من تاريخ بحرية عُمان ، ص ١٨ ؛ عبد العليم ، المرجع السابق ، ص١٦١.

(3) شهاب ، من تاريخ بحرية عُمان ، ص١٨-١٩.

المراكب من عُمان والخليج والهند إلى اليمن والبحر الأحمر وبلاد السواحل والصومال ومن موانئ البنغال وجزر الهند الشرقية إلى موانئ عُمان والخليج واليمن والبحر الأحمر وإفريقيا[١].

وفي أيام الشتاء تهب الرياح من الناحية الشمالية الغربية ويسمى عند البحارة "ريح الشتاء"، أو ريح البنات نسبة إلى مجموعة كواكب (بنات نعش الكبرى)[٢]. المعروفة باسم كواكب الدب الأكبر، لأن هذه الرياح تهب من جهة مغيب هذه الكواكب فتقاطع طريق المركب الذي يسير بالرياح الشمالية الشرقية إلى الجهة الجنوبية الغربية إلا أنها لا تدوم إلا فترة قصيرة تعود الرياح بعدها إلى مهبها الأصلي، أو مثل هذه الرياح التي تقاطع مجرى الرياح الشمالية الشرقية، ولا تهب إلا في فصل الشتاء، وبعض من فصل الربيع،والريح الجنوبية الشرقية تهب من ناحية مطلع العقرب ، فتسمى عند البحارة بالريح (العقربي)[٣]. وقد تهب من ناحية الجنوب فتعترض طريق المسافر من شمالي ساحل الهند الغربي إلى عُمان وساحل اليمن الجنوبي، وتهب في فصل الشتاء أيضاً، وتسمى عند البحارة (الدفانة) [٤].

وأثناء موسم الرياح الجنوبية الغربية في فصل الصيف تكون الرياح في كل من البحر الأحمروالخليج العربي شمالية، وتسمى بريح الشمال ، وأثناء فترة اشتدادها من أول شهر حزيران إلى منتصف آب تقريباً، تتوقف الملاحة الشراعية في عرض المحيط بين سواحل

---

(1) حسن صالح شهاب ، " رحلات المراكب العُمانية بين عُمان وبلاد السواحل "، مؤسسة عُمان للصحافة والأنباء والنشر والإعلان ، مجلة نزوى ، (مسقط) ، العدد السادس عشر ، أكتوبر ١٩٩٨ ، ص٢٨.

(2) بنات نعش الكبرى:تسمى الدب الأكبر، وهي جزء من كواكب الأخنان، والتي هي عبارة عن أجزاء الدائرة الأفقية عند البحارة، وقد قسموها من أجل معرفة الجهات من حولهم إلى اثنين وثلاثين جزءاً سموها أخناناً لأنها تقابل أخنان المركب أي أجزاءه. انظر شهاب، الملاحة الفلكية عند العرب، ص٢٣.

(3) العقربي هو قلب برج العقرب، من كواكب الأخنان والمنازل ، تقع العقربي في أخنان نصف الدائرة الجنوبي على بعد٢٤ درجة عن دائرة معدل النهار ، انظر شهاب ، الملاحة الفلكية عند العرب ، ص٢٤-٢٧.

(4) شهاب ، رحلات المراكب العربية ، ص٢٨.

شرقي أفريقيا وجنوبي الجزيرة العربية وغربي الهند، وتسمى هذه الفترة بـــ (الغلــق) لأن البحر يغلق خلالها ولا ينفتح للملاحة إلا حسبما تخف حدتها من أواخر شهر آب إلـــى حــين توقفها في أواخر شهر ايلول، ويسمى موسم السفر في هذه الفترة (الديماني) أو المفتـــاح لان البحر ينفتح فيها للملاحة، وتسافر فيه المراكب من سواحل جزيرة العرب الجنوبية إلى الهند، ومن شرق أفريقيا إلى الهند وجزيرة العرب ، كما تسافر المراكب في بداية موســم الريـــاح الجنوبية الغربية أي قبل الغلق ، وتسمى هذه الرياح باسم راس الريح، و تسافر فيها المراكب الشراعية إلى وجهتها على سواحل الجزيرة العربية من افريقيا وإلى سواحل الهند[١].

وقد كانت للسفن المبحرة مواعيد منتظمة وطرق معلومة ارتبطت بها واعتادت عليها، وقد جاءت هذه المعرفة حصيلة سنوات طويلة من الإبحار والخبرة المتراكمة عبــر الــسنين حتى انتهت إلى أفضل وأنسب مواعيد الإبحار ، وأفضل طرق الملاحة ، واستعان الملاحون العرب كما ذكرنا سابقاً بالرحمانيات التي نضمت الإرشادات الملاحية ، إلى جانـــب وجـــود ربان قادر على قيادة هذه السفينة من خلال معرفته بالمنازل والأخنان والمــسافات والقيـــاس والإرشادات، وحلول الشمس، والقمر، والرياح ومواسمها، وآلات السفينة[٢].

وقد كان للسفر في البحر طريقان ، طريق تسير بمحاذاة الساحل ولا تفارقه وتــسمى (الطريق البرية)، والطريق التي تفارق البر وتقطع عرض البحر ، إلى بــر آخــر وتــسمى (الطريقة المطلقة)، وعبر هاتين الطريقتين كانت المراكب تسافر وتنتقل[٣].

---

(1) شهاب ، رحلات المراكب العربية ، ص٢٣.

(2) عثمان ، المرجع السابق ، ص٩٦-٩٧.

(3) شهاب ، رحلات المراكب العُمانية ، ص٣٠.

وتبرز في رحلات المراكب التي تأخذ طريق عرض البحر أهمية تحديد الاتجاه وسط البحر وهنا تبرز الأهمية والمهارة في استخدام الآلات الملاحية، فحتى يتم تحديد اتجاه الرياح لا بد من الاستعانة بقطعة قماش تسمى (قمازي) لتأكيد اتجاه الرياح، ولتحديد وجهة السفينة لا بد من المهارة في استعمال البوصلة (بيت الإبرة) [1].

وهذه المهارات مكنتِ البحارةَ في عُمانَ من المشاركة في التجارة البحرية في الخليج العربي، وذلك بعد تحررهم من سيطرة البرتغاليين عام ١٦٥٠م[2]. بل أن العمانيين استطاعوا وحدهم في نهاية القرن السابع عشر الميلادي من الوصول إلى الشرق الأقصى حيث كانت المراكب تتجه من ساحل عُمان عبر البحر إلى سواحل المليبار بالاستعانة بالرياح الشمالية الشرقية والتي تكون عند الوصول إلى خليج البنغال قد هدأت، وفي نهاية شهر أيلول تبحر المراكب باتجاه شبه جزيرة الملايو حول جنوب جزيرة سيلان ، ومن هناك تبحر بعض السفن إلى سومطرة، وجاوة ، وبعد عدة أسابيع تبحر المراكب عبر مضيق ملقا، مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية فتصل إلى المنطقة الجنوبية من بحر الصين في فترة تكون فيها الرياح الموسمية الجنوبية ملائمة، وذلك خلال شهر نيسان حتى تصل إلى كانتون في الصين حيث تقضي المراكب فترة الصيف هناك، وعندما تبدأ الرياح الموسمية الشمالية الشرقية بين شهري تشرين أول وتشرين ثاني، تنطلق هذه السفن حتى تصل إلى الملايو في نهاية تشرين ثاني، وفي كانون ثاني تعبر المراكب خليج البنغال ثانية باستخدام الرياح الموسمية الشمالية الشرقية، وتستغرق رحلة الذهاب والإياب ثمانية عشر شهراً[3].

---

(1) أنظر حمود الغيلاني ، المرجع السابق ، ص ٢١٤ ؛ عثمان ، المرجع السابق ، ص٩٨.

(2) المعاني ، المرجع السابق ، ص٤٠

(3) أنظر حمود الغيلاني ، المرجع السابق ، ص ٤٢٣-٤٣٨ ؛ عامر ، المرجع السابق ، ص٦١-٦٢

ثانياً: المصطلحات البحرية:

كان لعمل أهل صور في ميدان البحر، أثره في بروز مجموعة من المصطلحات البحرية والملاحية، التي ارتبطت بأسلوب العيش هذا، وفيما يلي أهم هذه المصطلحات البحرية الملاحية:

أ. المصطلحات الخاصة بالسفينة[1].

١. الإنجر: خطاف السفينة –المرساة.

٢. القافود: الخشبة لسند الدقل وربطه.

٣. البندول: موضع في السفينة تتجمع فيه المياه المتسربة من سطح السفينة إلى قعرها حول قاعدة الدقل.

٤. الباورة: اسم أخر للمرساة.

٥. هيراب: قاعدة المركب.

٦. بلد: المسيار وهو ثقل من الرصاص لقياس عمق مياه البحر.

٧. بنديرة: هي العلم.

٨. التفر: هو مؤخرة السفينة.

٩. دفان: حافة السفينة (الحد النهائي).

---

(1) المعلومات حول المصطلحات البحرية مأخوذة من خالد محمد ، المرجع السابق ، ص١٧٩-١٩١ ؛ شهاب ، المراكب العربية ، ص١٦٣-١٩١.

١٠. جامره: فتحة بأعلى سطح السفينة الرئيسي تؤدي إلى الخن (جوف السفينة).

١١. يوش: مقدمة الشراع.

١٢. عمار: الحبل الذي يربط فيه الإنجر.

١٣. الدقل: هو صاري السفينة وهو خشبة طويلة تثبت في وسط السفينة يمر عليها الشراع.

١٤. الديرة: هي البوصلة البحرية.

١٥. دبوسة : غرفة في مؤخرة السفينة تحت السطح الخلفي(الشتري) ، وأيضاً مكان جلوس النساء .

١٦. الرقعة: مؤخرة السفينة.

١٧. الزولي: مكان قضاء الحاجة في السفينة.

١٨. السّكّان: لوح من الخشب يشكل دفة السفينة.

١٩. سريدان: موقد السفينة.

٢٠. غادوف: مجداف للسفن الصغيرة.

٢١. فرمال: خشبة طويلة ترفع إلى أعلى الدّقل ويثبت فيها الشراع.

٢٢. النيم: أول الشتري .

ب. المصطلحات البحرية الخاصة بطاقم السفينة[1].

١. نوخذا: وهو قائد السفينة ويقسم تعريفا إلى :

أ.نوخذا (حلال): صاحب السفينة وهو المسئول الإداري والمالي للسفينة .

ب.نوخذا معلم : وهو الخبير بقيادة السفينة عبر البحار والمحيطات.

٢. كراني: وهو كاتب أو ماسك دفاتر.

٣. سكاني: وعددهم بين (٤-٨) أفراد يتولون بالتناوب مسك مقود السفينة للحفاظ على مسارها حسب توجيهات النوخذا معلم .

٤. بحري: جمعها بحرية وهم الملاحون الذين يقومون بالعمل في السفينة، يتراوح عددهم بين (١٦-٣٠) بحاراً.

٥. البندولية: يقومون بتفريغ الماء المتسرب إلى داخل السفينة والتحميل ورفع الشراع وإلغاء المرساة ورفعها .

٦. طباخ: وهو من يعد الطعام ويكون عددهم بين (١-٢).

٧. وليد: تصغير كلمة ولد ، تطلق على العاملين بالسفينة في مرحلة التدريب الذين لا تتجاوز أعمارهم (١٧) عاماً[2] .

٩. النجار: الذي اعتبر وجودة مهماً خصوصاً في المراكب التي تقوم بالرحلات الطويلة.

---

(1) حول هذه المصطلحات أنظر حمود الغيلاني،المرجع السابق،ص ٢٠٧-٢١٠ ؛ عُمان وتاريخها البحري،ص٩٦.

(2) انظر شهاب ، المراكب العربية ، المرجع السابق ، ص٢٨٤-٢٨٧.

١٠. راعي الدبوسة: الذي يتولى الإشراف على تموين السفينة بالطعام.

١١. الجعيدة: هو البحار الذي يتولى حراسة السفينة في المرسى.

ج. مصطلحات خاصة بالملاحة[1].

١. الأسطرلاب: آلة لقياس الأجرام السماوية.

٢. الأزيب: هي رياح شمالية تستعملها السفن في رحلاتها إلى الهند.

٣. الكوس: هي الرياح التي تقود السفن إلى شرق أفريقيا وتعود بها .

٤. بندر: مكان تحمى فيه السفن من الرياح والأمواج وهي لفظة فارسية الأصل.

٥. الخن: المسافة بين تخمين في البوصلة.

٦. خب: تلبد الجو وهيجان البحر.

٧. زام: وحدة قياس تعادل مسيرة ثلاث ساعات أو اثني عشر ميلاً بحرياً.

٨. المجرى: الوجهة الصحيحة لسير السفينة أو الإرشادات الملاحية المستخدمة من قبل البحارة لإرشاد السفن في حركتها داخل البحار.

٩. القمازي: طريقة يتم من خلالها تحديد حركة الرياح، وذلك باستخدام قطعة قطن بطرق ضبط رفيع في مؤخرة السفينة.

١٠. الخيصة: اسم يطلق على الخلجان الصغيرة.

---

(1) تعريف المصطلحات مأخوذة من خالد محمد ، المرجع السابق ، ص١٧٩-١٩١ ؛ الجوارنة ، المرجع السابق، ص٤٣-٥٠.

١١. الصبخة: وهي المساحة الكبيرة والمنبسطة التي يتركها البحر عندما ينحسر عنها في حالة الجزر.

١٢. البطح: مسطحات مائية تكون عند ملتقى البر والبحر، وتتألف من الطين والماء المالح.

١٣. البحر طوب: عندما يكون البحر هادئ بدون موج.

١٤. المبشر: شخص يبلغ الأهالي بوصول السفن القادمة مقابل أجر معين.

د. المصطلحات الخاصة بصناعة السفن[1].

١. وستاد: وهو صانع السفن.

٢. العدة: أدوات السفينة.

٣. العامله: شحم حيواني (جمال أو أغنام) يذاب بالحرارة ثم يخلط مع أخشاب مطحونة ويخلط المزيج جيداً حتى يتماسك ويستفاد منه كمادة لاصقة.

٤. صل: يستخرج من أسماك العومه (السردين) ويستعمل لطلي ألواح السفينة ومنع تسرب الماء إلى داخل السفينة.

٥. الفتيل: خرق قطنية تبلل بزيت جوز الهند أو زيت كبد الحوت، وتستعمل لسد الفراغات بين ألواح السفينة العربية.

٦. القلفطة أو الكلفتة: سد الفراغات بين ألواح السفينة بالقطن المبلل بالزيت أو القار.

---

(1) المعلومات المأخوذة من خالد محمد ، المرجع السابق ، ص١٧٩-١٩١ ؛ أحمد الجوارنة ، المرجع السابق، ص٤٣-٥٠ ؛ حمود الغيلاني ، المرجع السابق ، ص ١٩٨

٧. الدامر: مادة صمغية تستخرج من الأشجار في الهند تخلط مع الصل بعد إذابتها في النار وتطلى بها أخشاب السفينة لحمايتها من التآكل والتعفن.

٨. كنبار: قشور وألياف جوز الهند لتصنع منها الحبال.

٩. العرامة: هي عملية تنظيف السفن من الخارج في الأحواض الجافة خارج المياه مما يعلق بها من أخشاب وكائنات حية بحرية أخرى.

١٠.النورة: مادة جيرية بيضاء تستخدم في طلاء وكساء جدران السفن حتى تحفظ من تسرب المياه إلى جوفها وهي في حالة الإبحار.

١١. التكوير:هي مناسبة تكون بعد انتهاء صناعة السفينة أو اصلاحها حيث يعمل مالك السفينة مأدبة طعام لأقربائه الذين يساعدونه في عملية انزال السفينة إلى البحر.

والملاحظ من استعراض هذه المصطلحات البحرية المستخدمة عند أهل صور أن قسماً منها يعود في أصوله إلى اللغة العربية الفصحى واللغة الفارسية والهندية، ولكن بأغلبية عربية، فكلمة نواخذا مثلاً كلمة فارسية مشتقة من ناو أي سفينة وخده أي سيد وهذا ينطبق على كلمات مثل الكوس وبندر وغيرهما، مع وجود بعض الكلمات ذات الأصل الأوروبي مثل كلمة الإنجر" المرساة ".

وهذا التنوع في استخدام المصطلحات ليس إلا نتيجة للنشاط البحري الذي يمارسه أهل صور واختلاطهم بالأمم والشعوب المحيطة فيهم في فارس والهند وشرق افريقيا ، وحتى الأوروبيين الذين جاءوا إلى المنطقة منذ القرن السادس عشر الميلادي كتجار ومستعمرين.

ثالثاً: الحياة الاجتماعية على ظهر السفينة:

جابت السفن الشراعية لمدينة صور المحيط الهندي ومناطق شرق افريقيا وجنوب شرق آسيا ولفترات زمنية طويلة وقصيرة، مما خلق نوعاً من الحياة الاجتماعية على ظهر هذه السفن كان لها خصوصيتها.

أ- الطعام والشراب:

كانت الرحلات البحرية تستمر أحياناً لعدة شهور ، وكانت السفينة تضم طاقماً بحرياً مكوناً من عشرين بحاراً أحياناً وهذا يتطلب وجود مؤن وماء يكفي هؤلاء.

يبدأ تحضير ذلك مع قيام بالإعداد للرحلة وذلك بوضع كميات كبيرة من البلح الذي كان يعتبر الأساس في كل ما تحمله السفينة من أطعمة، والعنصر الرئيس في غذاء البحارة.

كما كان يتضمن المخزون كميات كبيرة من الفواكة المجففة ومئات من البيض والبصل وبقول جافة وأرز وتوابل[١].

وكان يضاف إلى ذلك كميات كبيرة من الفحم لطهي الطعام، حيث يطهى الطعام على فحم محترق موضوع في الرمل في مكان معين على ظهر السفينة[٢] يسمى سريدان.

وتطلب ذلك وجود طاهٍ على ظهر السفينة ، الذي لم تخل منه أي سفينة كبيرة كانت أم صغيرة ليقوم بإعداد الوجبات للبحارة[٣]. وكان يسمى المكان الذي توضع فيه المؤنة

---

(1) تيم سفرن ، رحلة السندباد ، ط٢ (مسقط : مطابع النهضة ، ٢٠٠٢) ص ٩٦- ٩٧.

(2) المرجع نفسه ، ص ٩٦-٩٧.

(3) شهاب ، المراكب العربية ، ص٣٠.

الدبوسة ، وهي عبارة عن غرفة توجد في مؤخرة السفينة تحت سطح السفينة.

وكان البحارة يحملون معهم كميات كبيرة من الماء العذب للشرب، ولما كانت الرحلة تطول لعدة أشهر فقد استعمل البحارة إحدى الطرق التالية في الحصول على الماء :

١. من المطر الساقط أثناء سفر السفينة في البحر.

٢. من الأماكن التي تتوقف عندها السفينة حيث يتم الحصول على كميات جديدة من الماء وكميات إضافية من الغذاء[١].

وأثناء الرحلة كان البحارة يعدون كميات من الأسماك المتنوعة والتي تغطي جزءاً من غذاء البحارة وتوفر غذاءً ولحماً طازجاً لهم[٢].

ب- التسلية:

وكانت تمارس أنواع عديدة من التسلية على ظهر السفن أو على الشاطيء من البحارة. ومنها :

١. **المديمة** : عبارة عن غناء ولعب يقوم به عمال وبحارة السفن التجارية في البر والبحر وتلفظ المديمة أحياناً أنديما ، وهي تحمل مؤثرات أفريقية ، حيث ينظم البحارة في حلقة

(1) للمزيد انظر سفرن ، المرجع السابق ، ص١٥٦، ٢٠٤.

(2) المرجع نفسه، ص١٤٦- ٢١٤.

دائرية يتصدرهم ضاربو طبول المسندو[1]. وطبل الرحماني[2]. وطبل الكاسر[3]. حيث يرفع العقيد صوته في الغناء بلغة تختلط فيها ألفاظ اللغة السواحلية (لغة أهل سواحل شرق أفريقيا) باللغة العربية ، ويرد عليه مجموعة من البحارة وهم يصفقون في أشكال إيقاعيــة متعــددة متداخلة وتحتاج الحركة الراقصة إلى براعة كبيرة في حفظ التوازن لصعوبة الحركة علـــى ظهر سطح السفن أو على الساحل[4].

وإيقاع المديمة مكون من ثلاث فقرات، يحددها الطبل الرحماني ويرافقها فقرات حادة من الطبل الكاسر وضبطات عميقة صادرة من الطبل المسندو الأفريقي، ويقوم البحارة بالتفنن في تنويع أشكال التصفيق، وخاصة عند الإنقسام إلى فريقين حيث يصف كل جانب بتوقيــت معاكس للجانب الآخر[5].

٢. الشوباني: فن من فنون البحارة يجمع بين العمل والتسلية وذلك لتـشجيع العمـــال علـــى العمل، وتكثر ممارسته عندما يصل البحارة إلى الميناء ويجمع بين الجد والهزل ويؤدى حسب نوع العمل ومكانه على ظهر السفينة[6]. ويعتمد هذا الفن على صوت الطبول في إيقاع ثلاثي

---

(1) الطبول المسندو: طبل مخروطي الشكل كبير الحجم، يقف على ثلاثة أرجل وهي ذات منشأ أفريقي يصنع من جذوع الاشجار ويكسى بجلد البقر والجمال، انظر آلات الموسيقى التقليدية العمانية، وزارة الإعلام (مسقط: مركز عُمان للموسيقى التقليدية، ٢٠٠٤)، ص٥٩.

(2) الطبل الرحماني: يشكل مع الطبل الكاسر ثنائي الطبول العُمانية الرئيسية ويستخدم في أغلبية الموسيقى التقليدية. يكسى برقمتين من جلد الغنم أو الماعز، وتشد رقمتيه بحبال تصنع من ألياف النخيل انظر: آلات الموسيقى التقليدية العُمانية ، المرجع السابق ، ص٦٣.

(3) الطبل الكاسر: نوع صغير من الطبول تمتاز بشكلها الخاص حيث يُكسى وجهيه برقمتين من الجلد المشدودة إلى بعضهما البعض بحبل يخترق حوافها انظر: آلات الموسيقى التقليدية العُمانية ، المرجع نفسه، ص٦١.

(4) وحدة التراث الأدبي لليمن ودول الخليج العربي، مجموعة من الباحثين (بيروت: مؤسسة دار الكتاب الحديث، ١٩٩٦)، ص٢٧٣-٢٧٤.

(5) وحدة التراث والأدب لليمن ، المرجع السابق ، ص ٢٧٤.

(6) مسلم بن أحمد الكثيري، الموسيقى العُمانية مقاربة تعاريفية وتحليلية (مسقط:وزارة الإعلام، ٢٠٠٥)، ص١٥١.

سريع ونشيط ، ويتحرك خلال ذلك البحارة على فقراته حركات خفيفة مترنحة بديعـة وهـم يحملون ما أنزلوه من على ظهر السفن من بضائع ثمينة[1].

ويكون الغناءُ منفرداً لعقيد الشوباني ، ومجموعة البحارة ومعهم المستقبلون يردون عليهم ، ويحمل المستقبلون في أيديهم غصون الأشجار المزهرة وينضمون إلى البحارة في موكب يدور عدة دورات في مكان الاحتفال قبل أن يتصرفوا في مسيرة غنائية راقصة[2].

ويكون لكل عمل على ظهر السفينة له صوت خاص به ومن أمثلة الشوباني، نهمة البحر، شلات التهليلة،شلات الحمول ، العرامة ، العمار، النازل ، جرة السنبوك ، جرة الماشوة ، خزر الدجل ، دهان الشحم ، رفع الماشوة ، شراع العود ، الفتيني ، عمارة الباورة، ونزع الباورة[3].

ج. الغناء (الشلات البحرية):

يرتبط الإنسان بمعطيات البيئة التي نشأ عليها وارتبط بها. و مدينة صور مدينة بحرية استطاع أهلها الإبحار إلى جهات الأرض بالاعتماد على الرياح الموسمية ، ولقد اكتسب مجتمع صور بفضل الاتصال الذي خلفه الإبحار مع الشعوب الأخرى معارفاً وثقافات وفنوناً جديدةً انعكست على حياتهم الاقتصادية والاجتماعية.

ولما كانت رحلات هؤلاء البحارة ، تمتد إلى معظم أشهر السنة فقد أصبحت الموسيقى والغناء عنصراً أصيلاً في رحلاتهم وأسفارهم ، حيث اتجه هؤلاء البحارة إلى

---

(1) وحدة التراث والأدب لليمن ، ص٢٧٤.

(2) وحدة التراث والأدب لليمن ، ص٢٧٤.

(3) الكثيري ، المرجع السابق، ص١٤٧.

تأليف الأغاني والأهازيج لكي يسلوا أنفسهم ، وأفراد الطاقم الأخرين، حيث كانت هناك أبيات خاصة من الشعر لكل أغنية من الأغنيات التي يتغنى بها أثناء تأدية مهمة معينة على ظهر السفينة[1].

وقد ظهرت في هذا المجال الشلات البحرية ، والذي يعني الأغاني ومفردها (شلة) بفتح الشين وتضعيف اللام ، والشل هو رفع العقيرة بالغناء ومنه سميت (الشلة) أي الإنشاد بشعر منغم، وبصوت جميل و(أشل) معناها غن[2].

ويؤدي غناء الشلات بشكل افرادي أو جماعي ، والشلات البحرية يختص بها البحارة لذلك يسمى غناء البحر، ويمارسها البحارة ويختص كل غناء بواحد من الأعمال التي يمارسونها عند إعداد السفينة للإبحار ، وأثناء الرحلة في البحر، وعند عودتها من السفر، ولكل شكل من أشكال غناء البحر شعر يختص به ويتلاءم في معناه وفي إيقاعه مع الغرض منه، والعمل الذي يواكبه مما يقوم به البحارة[3].

ولكل شكل من أشكال غناء البحر، شعر يختص به، ويتلاءم في إيقاعه ومعناه وعرضه والعمل الذي يواكبه، ويستمد هذا الإيقاع من المصادر التالية:

أ- **مجموعة الطُبُل:** الموجودة على ظهر السفن المبحرة حيث كان البحارة يتداولون ضرب الطبل فيما بينهم أثناء العمل، وتتألف مجموعة الطبول من مسندو، رحماني، كاسر.

---

(1) انظر مقالة: " الموسيقا رفيقة رحلات البحارة العمانية "، صحيفة الخليج ،(الشارقة) ،عدد ٩١٠١، الاثنين ٢٩ صفر ١٤٢٥هـ- ١٩ ابريل ٢٠٠٤، ص٣٣.

(2)سعيدة بنت خاطر الفارسي ، صور وعلاقتها بالبحر، من " حصاد ندوة صور عبر التاريخ من ١-٢ جمادي الأخرة ١٤١٦هـ/ ٢٥-٢٦ اكتوبر، ١٩٩٥ "،(مسقط: وزارة التراث القومي والثقافة، ٢٠٠٠) ص١٢٣.

(3) سعيدة الفارسي ، المرجع السابق، ص١٢٣.

ب- التصفيق: الذي كان البحارة يؤدونه أثناء قيامهم بالعمل اليومي.

جـ. حركة المجاديف ، وصوت ارتطامها بالماء[1].

ويمكن تقسيم شلات البحر حسب مراحل الرحلة إلى ثلاث:

المرحلة الأولى: الشلات (الغناء) التي ترافق صنع السفينة وتجهيزها:

- **شلة دهان الشحم[2]:** غناء يرددها البحارة ، وهم يدهنون الجزء المغمور في الماء من جسم السفينة بالشحم الأبيض ، والسفينة مرفوعة فوق الأرض.

البحارة: على الرجم[3] والخد / على الرجم والخد . على الرجم والخد / على الرجم والخد

الصوت: على الرجم والخد / يا الرجم هيلي[4]

- **شلة عملية القلفاط:** وهي عميلة سد ثقوب جسم السفينة بالقطن والشحم والنورة ، ويقوم بها مجموعة كبيرة من الرجال الذين ينشدون أثناء العمل. وتنقسم في هذا الغناء المجموعة إلى فريقين تتكون كل مجموعة من عشرة أشخاص مثلاً مجموعة تغني شعراً والمجموعة الأخرى ترد عليها. ومن شلاتها المشهورة : بوسلامه تمدن .. يشرب شاهي ملبن ..

إن بغيته في الأكواب .. وإلا داخل فنايين .. ، حالي ياموز حالي .. ياصباح السلاطين[5] .

---

(1) الفارسي ، المرجع السابق ، ص١٢٣.

(2) الجوارنه ، المرجع السابق ، ص٢٨ ؛

(3) الرجم:مكان في مؤخرة السفينة يسمى الرقم ويكتب فيه اسم السفينة في الخلف الفارسي،المرجع السابق،ص١٢٤.

(4) مادة بيضاء ناعمة كالبودرة أنظر الفارسي ، المرجع السابق ، ص١٢٣.

(5) الفارسي ، المرجع نفسه ، ص١٢٤.

- **شلة عرامة:** وهي عملية تنظيف السفينة من الخارج في حوض جاف مما علق بها من كائنات حية ، وتجري العرامة على إيقاع لفظي سريع . **ومن شلاتها:** هو بيلا ياسايب / يا السوبلانيه .. هو بيلا يا سايب سيب / يا السوبلانيه .. هو بيل يا مسبله / يا السوبلانيه[١].

- **شلة طيحة البحر:** أي نزول البحر وتسمى أيضاً شلة جرة الماشوة أو جرة السمبوك وهما أنواع قوارب ، وتؤدي هذه الشلة على إيقاع المجاديف وأثناء نقل البضائع [٢].

- **شلات الحمول:** وهي غناء البحارة أثناء تحميل السفينة بالبضائع ، ويصاحبه تصفيق صادق للبحارة ، ويبدأ الغناء نصاً وإيقاعاً في بداية العمل بطيئاً ونسبياً وبعدئذٍ يسخن البحارة من شلات الحمول وتدور شلات الحمول حول شوق البحارة إلى سفر البحر والدعاء لله أن يكتب لهم السلامة في سفرتهم المقبلة والشوق إلى أصدقائهم وأحبابهم في الموانئ المراد السفر إليها، وتختلط فيها اللغة السواحلية باللغة العربية. **ومن شلاتها:**

البحارة: هي يا ملي ، هي يا ملي .

المصوت: يا ملي باقول يا الله .. باقول بالله يا ملي باقول يا الله[٣] .

- **شلة نسع الدقل من البحر إلى السفينة:** يرافق هذا الغناء عملية نقل صاري السفينة الذي يحمل الشراع وبعد نسع الدقل من البحر إلى السفينة ، يرفع على السفينة قبض شلة يسمى " صقبة الدقل " أي تشبيه ، وسميت بصقبة ، لأن البحارة يميلون الدقل ليثبتوا فيه أنواع الحبال المختلفة قبل الرفع في السفينة[٤].يغني البحارة وقد أنقسموا إلى قسمين :

---

(1) الجوارنه ، المرجع السابق ، ص٢٨ ؛ الفارسي ، المرجع السابق ، ص١٢٤.

(2) وحدة التراث والأدب اليمني ، ص٢٥٨

(3) الجوارنه ، المرجع السابق ، ص٢٨ ؛ الفارسي ، المرجع السابق ، ص١٢٥.

(4) الكثيري ، المرجع السابق ، ص١٠٣ ؛ الفارسي ، المرجع السابق ، ص١٢٦.

مجموعة (١): دعوانا مكيده / يا ابن العم . **مجموعة(٢):** يا بن العم .. يا بن العم.

مجموعة (١): اللي كيدك كيده . **مجموعة(٢):** يا ابن العم[1].

- **شلة رفع الماشوة:** غناء يؤديه البحارة عندما يصلوا إلى السفينة من الشاطئ على ظهر قارب سنبوق ، حيث يقومون برفعه إلى ظهر السفينة وهم يغنون. **الردادة:** هو يا فاطمة بنت النبي .. عكر بنا السمبوك . **المصوت:** يا جومبيه يا جومبيه[2].

- **شلة الباورة:** غناء يؤدي من البحارة وهم يرفعون المرساة بعد صعودهم الى ظهر السفينة واستعدادهم للإبحار. ويكون الغناء منفرداً مع شد الباورة. حيث يبطىء في البداية.لأن إخراج الباورة يحتاج الى قوة في البداية ، ثم بعد إخراجها من قاع البحر يصبح الغناء أسرع لعدم حاجة البحارة الى مجهود كبير لرفعها. **ومن شلاتها: البحارة:** يا سيملي **المصوت:** يا ملي.**الردادة:** يا ملي.**النهام:** يا سيميلي. **البحارة:** هيليه. **النهام:** يا سيميلي[3].

المرحلة الثانية: مرحلة الغناء أثناء الإبحار:

- **شلات نزع الشراع:** وهي غناء يصاحب برفع أنواع الأشرعة المختلفة على السفينة،حيث يختص كل شراع بنوع من الغناء وهي:

- **شلة شراع العود:** وهو غناء يؤدى من البحارة أثناء رفع الشراع الكبير. **ومن شلاتها:**

---

(1) الفارسي ، المرجع السابق ، ص١٢٦.

(2) جومبيه: لفظة سواحلية أفريقية أنظر الفارسي ، المرجع نفسه ، ص١٢٦.

(3) وحدة التراث والأدب لليمن ، ص٢٥٨. الفارسي ، المرجع السابق ، ص١٢٦– ١٢٧.

مجموعة(١):يا ماشي ممبي هات لي طية زري.**مجموعة(٢):**حِسنه ويماله ياوزار السمايلي[1].

- **شلة الوسطي:** في وسط السفينة،حيث يرفع هذا الشراع عندما يكون الهواء طيباًوينقسم البحارة الى قسمين كل مجموعه على جانب من جانبي الشراع. **مجموعة(١):** هوه تبشرتي يا نخلتي تبشرتي. **مجموعة(٢):** أوه عساكي تثمري وتحتي عساك تثمري.

- **شلة شراع القلمي:** غناء للبحارة أثناء رفع الشراع القلمي في مؤخرة السفينة. **ومن شلاتها: المجموعة:** يا حي ويا قيوم .. يا مفرج الهموم.. فرج علينا ساعة ونتبع ثواري القوم.. يوم النسور تحوم بسيوفنا اللامعة[2].

- **شلة شراع فتيني:** غناء للبحارة وهم يرفعون شراع الفتيني، عندما يكون الهواء متوسط القوة حيث ينقسم البحارة إلى فريقين كل فريق من ستة بحارة في كل جانب من جوانب الشراع. ومنها الشلة التي تقال عند اصلاح الديمان وهو اسم لأحد الحبال حيث يرفع المصوت صوت إلى أقصى حد .. قولوا يا ديمان. **البحارة:** دامن سيه. **المصوت:** هليه يا ديمان. **البحارة:** ديمان سيه. وتقال هذه الشلة ايضا عند نزع الشراع.

- **شلة عمار الباورة:** وهي غناء البحارة أثناء لف حبال الباورة على بعضها البعض في دائرة حلزونية والسفينة في عرض البحر. **البحارة:** هي يا ملي .. هيلي يا ملي . هيلي يا ملي .. هيلي يا ملي. **المصوت:** يا ملي بقول يا لله . با قول يا الله يا ملي باقول يالله[3].

---

(1) ممبي: يقصد بها بومبي، وطية: أي لفة، زري: خيوط ذهبية وفضية اللون تطرز بها الملابس العُمانية أنظر الفارسي ، المرجع السابق ، ص١٢٨.

(2) الفارسي ، المرجع نفسه ، ص ١٢٨ - ١٢٩.

(3) الفارسي ، المرجع نفسه ، ص ١٢٩.

المرحلة الثالثة: مرحلة الغناء بعد وصول السفينة إلى سواحل الدول التي يسافرون إليها:

- **شلة النازل:** غناء يؤدى أثناء إنزال البضائع من على ظهر السفينة، ويدور في معظمه حول شكر الله على سلامة الوصول الى الميناء،وما مرَّ بالسفينة وبحّارتها أثناء الرحلة.

مجموعة(١): الهودي[1]يا بني الهودي. **مجموعة(٢):** مرحبا حي.

- **شلة شراع الييب:** يقوم البحارة بالغناء مجتمعين عندما يرفعون الشراع الصغير في مقدمة السفينة المسمى (الييب)،حيث ينزعون الحبل الصباحي المتصل بهذا الشراع.

المجموعة: هو ييبكم يا عوادي / ييبكم يا عوادي[2].

- **شلة العمار:** غناء أثناء قيام البحارة بإصلاح الحبال على ظهر السفينة. وتختلف شلة العمار باختلاف الحبل الذي يجري اصلاحه. **ومن شلاتها:** اسمع حنين ورنه فوق الغرفة .. بدويه عشقت مولد وشقت ثوبه .. لا إله إلا الله يا ممسبه. عطوني بسرة خنيزي ما با زنجبار .. ولد البحر بحراني لا تمشي وياه .. لا إله إلا الله يا ممبسه[3].

- **شلة التهليبة:** هي عملية إنزال الشراع على الصواري ، حيث يغني البحارة بشكل جماعي، وبعد إنزال الشراع يصيح البحارة ويستعدوا للنزول إلى الشاطيء ويغني البحارة شلات مختلفة.منها:طلبنا جودك يا رسول الله .. عليك بالهادي طالبين الله.[4]

---

(1) الهودي: كلمة تقال للإستئذان أنظر الفارسي، الموجع السابق، ص١٢٩ ؛وحدة التراث والأدب لليمن، ص٢٥٨.

(2) ييبكم: تحمل معنيين : الييب الشراع وييبكم أي يعودكم بالسلامة، أما العوادي: الرجال والأولاد من نتمنى لهم العودة أنظر الجوارنه ، المرجع السابق ، ص ٢٩ ؛ الفارسي ، المرجع السابق ، ص ١٣٠.

(3) الفارسي، المرجع السابق، ص ١٣٠ ؛ وحدة التراث والأدب لليمن ، ص٢٥٨.

(4) الجوارنه ، المرجع السابق ، ص ٢٩ ؛ الفارسي، المرجع السابق، ص ١٣٠-١٣١.

ولعل أبرز ما يميز هذه الشلات التأثيرات الإفريقية ، نظرا للعلاقة القوية بين عُمان والساحل الإفريقي. حيث يبرز هذا التأثير باللغة والإيقاع والحركات. كما أنها مستلهمة من الحدث الواقع. فيقوم البحار بصيغتها بشكل فطري. لذا فإن القصائد تناسب العمل الذي يؤدي معنىً وايقاعاً. (١)

د. الصعوبات :

واجه البحارة عدة صعوبات رافقت رحلتهم البحرية التي كانت تمتد لعدة أشهر. ففي داخل السفينة كان ينبعث من باطن السفن الشراعية رائحة عفنة. يدركها الشخص عندما ينزل الى باطن السفينة ، حيث كانت تشبه رائحة البيض الفاسد ، وهذه الرائحة ناتجة عن الماء الآسن المتسرب الى باطن السفينة بكميات قليلة ، وهذا يتطلب من البحارة التخلص من هذا الماء بإستمرار أثناء الرحلة. (٢)

ومن الصعوبات التي يتعرض لها المركب عدم هبوب الرياح الموسمية مما يؤخر رحلة المركب ، إضافة إلى تعرض هذه المراكب لهبوب عواصف شديدة قد تطيح بهذه السفن حيث تجبر السفن على الإلتجاء الى أقرب مرسى. ويرافق ذلك صعوبات تتضمن: نقص الماء ، والغذاء ، وخاصة تسرب ماء الشرب الأمر الذي يعرض الطاقم للعطش ، ويضاف إلى ذلك ما يصيب السفينة من تلف خاصة أن هذه السفن كانت تستعمل طريقة الخياطة بالليف ، والتي أشرنا اليها سابقاً ، وحاجتها إلى صيانة مستمرة (٣).

---

(1) الفارسي ، المرجع السابق ، ص١٣٢-١٣٤.

(2) سفرن ، المرجع السابق ، ص٩٢ - ١١٦

(3) شهاب ، رحلات المراكب العُمانية ، ص٢٩.

الفصل الرابع

العلاقات الفرنسية العُمانية وانعكاس ذلك على تجارة صور ١٨٨٨-١٩١٣م

تطور العلاقات الفرنسية العُمانية :

- تمهيد:

ترجع العلاقات الفرنسية –العُمانية إلى النصف الثاني من القرن السابع عشر الميلادي[1].وقد بدأت هذه العلاقة كاتصالات تجارية، خاصة بعد تأسيس ميناء أيل دي فرانس (Ile de France) من الفرنسيين في المحيط الهندي عام ١٧١٥م[2]، حيث استوردت عُمان السكر من هناك، وصدرت السمك المملح والتمر والقهوة[3].

كما كانت العلاقات في بداية حكم آلبو سعيد ، وبين حاكم أيل دي فرانس، والإمام أحمد بن سعيد(١٧٤١- ١٧٨٣م) جيدة حيث تم تبادل الهدايا بين الطرفين[4].

لقي الوجود الفرنسي في منطقة المحيط الهندي عامة، وعُمان خاصة مقاومة عنيفة من قبل البريطانيين ، خاصة مع اشتعال الصراع بين الطرفين الفرنسي والبريطاني في المحيط الهندي والذي اتخذ شكل حروب متعددة خاضها الطرفان بهدف السيطرة على الهند ، وكان من أهم هذه الحروب، حرب السنوات السبع عام ١٧٥٦-١٧٦٣م، والتي انتصر فيها

---

(1) أنظر محمد رضا باقر ، " عُمان ومنافسة الدول الغربية لها في منطقة المحيط الهندي" من ندوة لمحات تاريخية وثقافية بين عُمان وفرنسا – جامعة السلطان قابوس ٣٠-٣١ اكتوبر ١٩٩٤(مسقط: المطبعة الشرقية ومكتبتها، ١٩٩٤) ص ٥٥ ؛ عُمان في التاريخ ، ص ٤٣١.

(2) جزيرة ايل دي فرانس، خضعت ما بين عام ١٥٩٨-١٧١٠م للهولنديين ، ثم استولى عليها الفرنسيون عام ١٧١٥م، وبقوا فيها إلى عام ١٨١٠م، حيث احتلت من قبل البريطانيين ، الذين أطلقوا عليها اسم موريشيوس، وقد بقي فيها البريطانيون حتى عام ١٩٦٤م، حيث نالت استقلالها انظر:
The Encyclopedio Americana, Vol 18(USA: Grolier Incorparated, 1981) PP. 527-529.

(3) سلطان بن محمد القاسمي ، العلاقة العُمانية الفرنسية ١٧١٥-١٩٠٥(دبي:دار الغرير للطباعة والنشر،١٩٩٣)، ص ٣٥.

(4) انظر جمال زكريا قاسم ، دولة البوسعيد في عُمان وشرقي أفريقيا ١٧٤١-١٨٦١ (القاهرة: مكتبة القاهرة الحديثة، ١٩٨٨) ص ٢٣-٢٤.

البريطانيون على الفرنسيين . وأدى ذلك إلى تراجع الفرنسيين في المجال الاستعماري الشرقي بعد أن فقدوا قواعدهم كافة في الهند ، ثم تجدد الصراع بين الطرفين إثر قيام الفرنسيين بمساعدة الثورة الأمريكية عام ١٧٧٨- ١٧٨٣م ، وفيها استولى البريطانيون على المستوطنات الفرنسية في الهند[١].

اتخذت عُمان موقفاً محايداً من الصراع الدائر بين الطرفين، لكن ذلك لم يستمر، حيث شهدت عُمان عدد من المصادمات بين الفرنسيين والبريطانيين، من خلال مهاجمة السفن الفرنسية للسفن البريطانية في المياه الإقليمية للسلطنة. الأمر الذي دفع السلطان في مسقط إلى إطلاق النار على السفن الفرنسية المعتدية وإخراجها من ميناء مسقط .

على أن العلاقات التجارية استمرت بشكل كبير بين الطرفين : العماني والفرنسي[٢]، فقد عملت فرنسا على توثيق علاقاتها مع عُمان، وذلك قبل قيام الثورة الفرنسية عام ١٧٨٩م ، لمراقبة النشاط البريطاني في الخليج والهند وجعل عُمان مصدراً لتموين جزيرة ايل دي فرانس في حالة اندلاع حرب جديدة مع بريطانيا. لكن إندلاع الثورة الفرنسية أعاق تنفيذ الفكرة. ثم أعيد إحياء الفكرة مرة أخرى عام ١٧٩٥م، لأهمية عُمان والمواني العُمانية بالنسبة لفرنسا، حيث اختير المسيو بوشامب(M. Beauchamp) لتولي منصب القنصل في مسقط. وقد زود بأوامر عدة منها مراقبة تحركات البريطانيين في الخليج والهند ومتابعة الأحوال

---

(1) محمد عدنان مراد ، صراع القوى في الميحط الهندي والخليج العربي – جذوره التاريخية وأبعاده (دمشق: دار دمشق للطباعة والنشر، ١٩٨٤م) ص ٢٠٨-٢١١ ؛ جمال زكريا قاسم ، دولة البوسعيد ، ص ٩٩-١٠٢.

(2) مال الله بن علي بن حبيب " الروابط بين عُمان وفرنسا منذ القرن السابع عشر" من ندوة لمحات تاريخية وثقافية بين عُمان وفرنسا – جامعة قابوس ٣٠-٣١ اكتوبر ١٩٩٤(مسقط: المطبعة الشرقية ومكتبتها ، ١٩٩٤)ص١٠.

الداخلية في السلطنة، ودراسة الطرق التي يمكن أن تسلكها القوات الفرنسية في حالة غزوها للشرق إلا أن بوشامب لم يوفق بالوصول إلى مسقط[١].

وعلى الرغم من عدم إقامة قنصلية فرنسية في مسقط ، فقد طلبت بريطانيا من السلطان سلطان بن أحمد (١٧٩٢ – ١٨٠٤م) منع السفن الفرنسية من استخدام الموانئ العمانية، غير أن السلطان في عُمان ظل محافظاً على العلاقات الودية مع فرنسا. وقد حاولت فرنسا عام ١٨٠٣م، تعيين المسيو دي كافيناك (De Cavaignac) قنصلاً ومفوضاً عاماً لها في عمان لكن السلطان في عمان لم يستقبله بسبب اندلاع الحرب بين فرنسا وبريطانيا فعاد إلى فرنسا، فقامت فرنسا بإرسال مبعوث آخر عام ١٨٠٤م لإقناع سلطان عُمان تأسيس وكالة للحكومة الفرنسية بمسقط. إلا أن طلبه قوبل بالاعتذار خشية إثارة حاكم بومبي البريطاني ، خاصة مع إدراك السلطان التفوق البريطاني العسكري على فرنسا[٢].

ورغم استمرار العلاقات التجارية بين الطرفين، فقد تأخر تعيين مندوب فرنسي في مسقط إلى عام ١٨٣٩م، حيث عينت فرنسا في ذلك العام التاجر العماني سعيد بن خلفان حتى يرعى مصالح فرنسا في السلطنة ، كما عين قنصل فرنسي في زنجبار[٣].

---

(1) بعد وصول بوشامب إلى مصر عام ١٧٩٩م، قام نابليون بإرساله إلى استانبول ، وهناك ألقي القبض عليه من قبل العثمانيين وسجن. أنظر محمود شاكر ، موسوعة تاريخ الخليج العربي، ج١(الاردن: دار أسامة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٣) ص ٢٨٩ ؛ حبيب ، المرجع السابق ، ص ١١-١٢.

(2) أرنولد.ت . ويلسون، تاريخ الخليج، ترجمة محمد أمين عبد الله ،ط٣(مسقط: وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٨٨)، ص ١٧٠-١٧١. كان السيد سعيد بن سلطان في بداية حكمة عام ١٨٠٤م، يميل نحو الفرنسيين واتصل معهم وعقد معاهدة للصداقة والتجارة عام ١٨٠٧م. لكن بعد استيلاء البريطانيين على جزر أيل دي فرانس ١٨١٠م، اتجه نحو التفاهم مع البريطانيين بعد أن أدرك تفوقهم. للمزيد انظر: صالح محمد العابد ، موقف بريطانيا من النشاط الفرنسي في الخليج العربي ١٧٩٨-١٨١٠ (بغداد : مطبعة العاني ، ١٩٧٨) ، ص ٢٨٣-٢٨٨.

(3) انظر: نص رسالة قبول سعيد بن خلفان من قبل السيد سعيد بن سلطان في الوثائق العربية العمانية في مراكز الأرشيف الفرنسية، تحرير سلطان بن محمد القاسمي (دبي : دار الغرير ، ١٩٩٣) ، ص ٢٤٨-٢٤٩.

وسمح تقارب العلاقات بين فرنسا وبريطانيا خلال عام ١٨٤٠م ، بإبرام معاهدة تجارية بين السلطان سعيد وفرنسا في عام ١٨٤٤م[1]. وبعد وفاة السلطان سعيد قامت بريطانيا بإصدار قرار كاننج (Canning Award) والذي نص على تقسيم مسقط وزنجبار بأن تصبح كل منها سلطنة منفصلة[2]. ولأجل كسب اعتراف دولي لقرار التقسيم قام البريطانيون في ١٠ آذار عام ١٨٦٢م ، بتوقيع اتفاقية مع فرنسا ، اتفقت فيها الدولتان باحترام استقلال عُمان و زنجبار[3].

أ- العلاقات الفرنسية مع السلطان فيصل بن تركي:

بقيت العلاقة بين عُمان وفرنسا جيدة من خلال الوكالة القنصلية في مسقط. وحتى عام ١٨٧١م كانت الوكالة في مسقط معتمدة من القنصلية الفرنسية في زنجبار. وفي عام ١٨٧٢م أصبحت الوكالة في مسقط معتمدة من القنصلية في بغداد، ومن عام ١٨٨١م إلى عام ١٨٩٤م كانت تابعة للقنصلية الفرنسية في بومبي[4].

وبعد تسلم السلطان فيصل الحكم في عُمان عام ١٨٨٨م ، تصاعد الوجود الفرنسي منذ بداية عام ١٨٩٠م [5]. وهذا جعل بريطانيا تنتبه لذلك فتم إعادة فتح مسألة الحماية البريطانية على عُمان، لكن الإعلان الفرنسي البريطاني المشترك لعام ١٨٦١م ، دفع

---

(1) انظر: علي بن أحمد بخيت الشنفري ، "ربيع العلاقات العمانية – الفرنسية في عهد السيد سعيد بن سلطان"، من ندوة لمحات تاريخية وثقافية بين عُمان وفرنسا" جامعة السلطان قابوس ٣٠-٣١ اكتوبر ١٩٩٤، (مسقط : المطبعة الشرقية ومكتبتها،١٩٩٤)، ص ٧٦-٧٩.

(2) انظر نص التحكيم:

Ruling Families. P.190

(3) محمد رضا باقر، المرجع السابق ، ص ٦١.

(4) القاسمي ، العلاقة العمانية الفرنسية ، ص ١٥٠.

(5) خليل إبراهيم صالح المشهداني،" التطورات السياسية في عُمان وعلاقاتها الخارجية ١٩١٣-١٩٣٢ "م،(رسالة ماجستير- غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة بغداد،العراق، ١٩٨٦م،ص ٣٢.

بريطانيا إلى الامتناع عن إعلان الحماية[١]. وقامت الحكومة البريطانية في ١٩ آذار عام ١٨٩١م ، بعقد اتفاقية سرية مع السلطان فيصل بن تركي وهي في مجملها تجارية لكنها تضمنت بنداً يلزم السلطان، وورثته وخلفاءه بعدم التنازل أو التخلي أو البيع أو الرهن أو منح الإقامة لأراضي عُمان ، أو أي ملحقات لهما باستثناء الحكومة البريطانية[٢].

وبدلاً من تراجع مصالح فرنسا في عُمان ، كما أرادت بريطانيا، تصاعدت منذ عام ١٨٩٤م، ويعود ذلك للظروف الداخلية التي مرت على عُمان في تلك المرحلة، والعلاقة بين بريطانيا والسلطان فيصل بن تركي.

فقد تبنى السلطان فيصل بن تركي منذ توليه الحكم عام ١٨٨٨م ، مواقف حاول من خلالها تأكيد استقلاله عن بريطانيا، فقام بعزل الوزير سعيد بن محمد الذي كان من الموالين لبريطانيا في عهد والده السلطان تركي [٣]. وقد اعتبرت الحكومة البريطانية برئاسة اللورد سالزبوري (Lord Salisbury) ، وحكومة الهند التي كان يرأسها نائب الملك اللورد كيرزون (Curzon) ذلك غير مقبول من سلطان كانتا قد أوصلتاه إلى الحكم من خلال اختياره ، وتفضيله على أخيه الأكبر محمدً . لكن السلطان فيصل كان كارهاً للسيطرة البريطانية على سياسة حكومته، واعتبر عمان دولة مستقلة بناء على الإعلان البريطاني الفرنسي ١٨٦٢م[٤].

---

(1) أنظر : ويلسون ، المرجع السابق ، ص ١٧٤ ؛ محمد رضا باقر، المرجع السابق، ص ٦٢.

(2) Records of Oman 1867-1947, R.W. Bailey CMG, Vol VI (London: Archive Editions, 1988), P.613.

(3) المشهداني، المرجع السابق ، ص٣١.

(4) حسين غباش، عمان – الديمقراطية الإسلامية تقاليد الإمامة والتاريخ السياسي الحديث ١٥٠٠-١٩٧٠، ترجمة أنطون حمصي (بيروت: دار الفارابي، ١٩٩٩)، ص ٢٤٥-٢٤٦.

شعرت فرنسا أن بريطانيا نصبت نفسها حارساً للخليج، وبهدف توطيد نفسها في منطقة الخليج، وإدارة مصالحها، طلبت من القنصل العام الفرنسي في الهند اختيار شخص فرنسي في مسقط، يمكن أن تعهد إليه وظيفة نائب القنصل الفرنسي[١].

وقد رشح تاجر فرنسي يدعى شابوي (Chapuy) لتلك الوظيفة ، وكان يشغل منصب مندوب قنصلي من مدة طويلة في مسقط، ثم استقال من منصبه، ولكنه بقي يتردد على مسقط. لكن شابوي رفض ذلك الترشيح ، ومع رفضه تم اختيار السيد أوتافي(Ottavi) [٢]، المندوب القنصلي السابق في زنجبار، نائباً للقنصل الفرنسي في مسقط عام ١٨٩٤م[٣].

ومع تعيين أوتافي نائب قنصل في مسقط ، حاول السلطان فيصل التقرب من الفرنسيين. ومما دفعه لذلك قيام تمرد عام ١٨٩٥م ضده ، وقد قام به الشيخ صالح بن علي الحارثي ، شيخ قبيلة الحرث ، وابنه عبد الله الذي كان موجوداً في زنجبار، ثم سافر إلى عُمان بعد أن تلقى دعماً كبيراً من سلطان زنجبار حمد بن ثويني ، الذي كان يحلم في توحيد عُمان وزنجبار في أمبراطورية موحدة تحت سلطته[٤].

---

(1) الهام ذهني ، فرنسا والخليج من منتصف القرن الثامن عشر من بدايات القرن العشرين (القاهرة : دار الزهراء للنشر، ١٩٩٣)، ص ١٥٠ ؛ القاسمي ، العلاقة العمانية الفرنسية ، ص ١٥٢-١٥٣.

(2) أوتافي: ولد في جزيرة كاروسيكا عام ١٨٦١م، تلقى دراسته في معهد اللغات الشرقية في باريس ، عمل في بيروت عام ١٨٨٧، وحلب عام ١٨٨٩، وزنجبار عام ١٨٩٠م، كان قد رقي إلى رتبة قنصل عام في مسقط عام ١٩٠٠م، أخر منصب له هو قنصل عام بدمشق عام ١٩١١، للمزيد انظر مونيك بيرجيه دونومازي ، "القناصل الأوائل لفرنسا في مسقط"، من ندوة لمحات تاريخية وثقافية بين عُمان وفرنسا، جامعة السلطان قابوس ٣٠-٣١، أكتوبر ١٩٩٤ (مسقط : مطبعة الشرقية ومكتبتها ، ١٩٩٤) ، ص ١٧.

(3) القاسمي، العلاقة العمانية الفرنسية ، ص ١٥٢-١٥٥.

(4) وندل فيليبس ، تاريخ عُمان ، ترجمة محمد أمين عبد الله ، ط٤(مسقط: المطابع العالمية،١٩٩٤)،ص١٥٦.

سقط في هذا التمرد القسم الأكبر من المناطق المحيطة بمسقط، وحوصرت العاصمة، وكاد السلطان أن يقتل خلال إحدى الهجمات. وقد رفضت بريطانيا طلب المساعدة المقدم من فيصل ، وتركت الأزمة تتفاقم للإستفادة منها ومتابعة تقدم مصالحها في عُمان ، طالما أن هذا التمرد لن يمس مسقط ومطرح. وقد انتهى هذا التمرد على أساس تعهد بعدم الاعتداء ، وقعه المتحاربان صالح بن علي الحارثي والسلطان فيصل ، وكانت بريطانيا الوسيط فيه(١).

استغل أوتافي هذا الموقف لتقريب السلطان إليه، فأشار إلى أن السلطان دفع مبلغ لقاء رحيل القبائل عن مسقط ، وأصبح بحكم المهزوم وضعف نفوذه ؛ ولم يعد حكمه يمتد خارج حدود مسقط ومطرح(٢). وهذا جعل السلطان فيصل يتجه بشكل متزايد نحو الفرنسيين. وقام أوتافي بتعيين عبد العزيز محمد الرواحي السكرتير الخاص للسلطان، مترجماً له في القنصلية الفرنسية ، كما قام السلطان بعزل محمد بن سعيد أحد مستشاريه والمعارض لفرنسا ، وعين بدلاً منه محمد بن عزان ، والمعروف بميوله لفرنسا(٣).

استمر أوتافي في توطيد علاقته بالسلطان فيصل وساعده في ذلك صداقته مع الشيخ عبد العزيز والذي عمل في زنجبار، ثم طردته بريطانيا من هناك فجاء إلى مسقط(٤). وعلى الرغم من قيام بريطانيا من خلال المقيم البريطاني في الخليج الكولونيل ميد (Colonel Meade) ، بالتوجه إلى مسقط ، وإشعار السلطان فيصل ، بأن انذارها للقبائل خلال تمرد عام ١٨٩٥م برهان على مساندتها له أمام القبائل العمانية ، فقد زاد تحول السلطان فيصل تقربه نحو الفرنسيين ، وفي هذا المجال اتخذ السلطان عام ١٨٩٨م ، قراراً بالسماح لفرنسا

---

(1) انظر: المشهداني ، المرجع السابق ، ص ٣٥ ؛ غباش ، المرجع السابق ، ص ٢٤٥-٢٤٦.

(2) غباش ، المرجع السابق ، ص٢٤٦.

(3) المشهداني ، المرجع السابق ، ص ٣٦-٣٧.

(4) ذهني ، المرجع السابق ، ص ١٥٤.

بإقامة مستودع ضخم في منطقة ميناء الجصة [1]. وقد اعتبرت بريطانيا هذا الأمـــر تهديــداً لمصالحها في المنطقة ، وأدى إلى أزمة عرفت باسم حادث مسقط[2].

قام السلطان في ١ شباط ١٨٩٨م، بزيارة للقنصلية الفرنسية ظناً منه أن ذلــك ربمــا يحسن من وضعه الحيادي بين فرنسا وبريطانيا. وقد خشي البريطانيون أن يكون السلطان قد طلب الحماية الفرنسية ، فقام المندوب البريطاني الذي استشاط غــضباً بزيـــارة الـــسلطان ، وطلب منه فسخ العقد مع فرنسا بشكل أغضب السلطان؛ فدفع السلطان للقول " أنه ذهب إلى القنصلية الفرنسية لطلب الحماية الفرنسية "[3].

عارضت حكومة الهند منح فرنسا امتيازات أقليمية في مياه مينـــاء الجـــصة ، علـــى اعتبار أن ذلك يعارض التصريح الفرنسي البريطاني لعام ١٨٦٢م ، الذي أكد على اســـتقلال مسقط، كما أن اتفاقية عام ١٨٩١م المعقودة مع السلطان، تؤكد على عدم أحقيته في التنـــازل عن أي جزء من أراضيه إلى أي دولة أجنبية[4].

كان موقف فرنسا قوياً ، خاصة وإن تصريح ١٨٦٢م ، لا يتعارض مع إقامة محطة للفحم في ميناء الجصة ، كما لم يتم إلغاء هذا التصريح في معاهدة ١٨٩١م ، التي تعهد فيها السلطان بعدم التنازل عن أراضيه[5].

---

(1)الجصة: تقع قرب مسقط على بعد بضعة كيلو مترات منها، انظر حبيب ، المرجع السابق ، ص ١٤.

(2) القاسمي ، العلاقة العمانية الفرنسية ، ص ١٥٧ ؛ حبيب ، المرجع السابق ، ص ١٤ ؛ المشهداني ، المرجع السابق ، ص ٣٦.

(3) القاسمي ، العلاقة العمانية الفرنسية ، ص ١٥٧ ؛ حبيب ، المرجع السابق ، ص ١٤.

(4) ذهني ، المرجع السابق ، ص ١٥٥.

(5) المرجع نفسه ، ص ١٥٥.

اتبع البريطانيون في البداية، كأسلوب للضغط على السلطان، التلويح بقطع المعونة المالية البريطانية المعروفة بمعونة زنجبار للسلطان ، فقد توجه المقيم السياسي البريطاني في الخليج الكولونيل ميد إلى مسقط من اللورد كيرزون نائب الملك في الهند. وقدم مذكرة للسلطان تطلب منه إعفاء عبد العزيز بن محمد الرواحي من مسؤولياته في حكومة السلطان، وتعويض الرعايا البريطانيين عن الخسائر التي لحقت بهم خلال تمرد القبائل عام ١٨٩٥م ، وإلغاء الضرائب الجديدة التي فرضت على التجار البريطانيين بموجب المعاهدة التجارية البريطانية مع مسقط، وإلغاء التنازل عن ميناء الجصه للفرنسيين. وقد وافق السلطان على المطالب البريطانية كلها ما عدا مسألة ميناء الجضة[١].

عند ذلك لوحت بريطانيا بقطع المعونة المالية المقدمة للسلطان ، فحاول أوتافي ترتيب عرض فرنسي للسلطان لتعويضه عن المساعدة التي كانت تعطي للسلطان من البريطانيين ، وأشار إلى وزير الخارجية الفرنسية ، بأن فرنسا تستطيع شراء نفوذ حاكم عُمان مقابل ٣٠٠٠٠ قرش في العام ، حيث أن السلطان لم يتلق أية معونة بريطانية منذ الحادثة المتعلقة بالمحطة الفرنسية لتزويد الفحم. وكان أوتافي قد دفع مبلغ ٤٨٠٠ قرشاً كقرض فرنسي للسلطان[٢].

وبعد فشل أسلوب الضغط المالي على السلطان فيصل لجأت بريطانيا إلى أسلوب التهديد بقصف وتدمير قصره وحصونه. فقد وصلت إلى مسقط في ١٤ شباط ١٨٩٩م، السفينة الحربية البريطانية اكليبس (Eclipse) بقيادة الأدميرال دوغلاس (Admeiral Douglas) قائد البحرية للهند الشرقية، وسبقتها إلى هناك السفينة ردبريست (Redbreasl).

---

(1) باقر ، المرجع السابق ، ص ٦٥ ؛ مراد ، المرجع السابق ، ص٣٦٣.

(2) القاسمي ، العلاقة العمانية الفرنسية ، ص ١٥٩.

قامت السفن البريطانية بتوجيه مدافعها لقصر السلطان، وحصونه في المدينة ، وهددت السلطان فيصل بإطلاق مدافعها ، ما لم يلغ السلطان الامتياز الممنوح للفرنسيين بإقامة محطة تموين للسفن الفرنسية، فوافق السلطان على ذلك في ١٧ شباط ١٨٩٩م. بعدها قام الأدميرال دوغلاس بزيارة السلطان، فقام السلطان مساء ذلك اليوم بإعلان إلغاء هذا الامتياز أمام حشد من الرجال البارزين[١].

قامت فرنسا بالاحتجاج على هذا العمل، واعتبرته عملاً مخجلاً، فقام رئيس الوزراء البريطاني سالزبوري بإرضاء فرنسا عارضاً عليها اختيار مكان آخر لإقامة محطة فحم عليها[٢]. وقد كتب الفرنسي بينال (Pinel) قائد السفينة قابس (Gabes) إلى وزير البحرية الفرنسي في ١٢ آذار ١٨٩٨م ، واصفا حالة السلطان فيصل بعد التدخل البريطاني هناك: " كان من نتائج التدخل البريطاني أن ضعف نفوذ الإمام الذي لم يعد له أسطول ، ولا جيش كما أنه فقد كل سلطة حقيقية على مشايخ القبائل "[٣].

ب- العلاقات الفرنسية مع تجار مدينة صور:

ترجع العلاقة بين فرنسا وتجار صور إلى التجارة البحرية التي كانت تمارس من السفن الشراعية لمدينة صور لمنطقة شرق أفريقيا. حيث كانت هذه السفن تقوم بالتجارة الساحلية، وتستخدم في عمليات النقل لمسافات طويلة ، مستغلة فترة الرياح الموسمية على سواحل البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي. كانت فرنسا قد سعت منذ بداية القرن التاسع عشر الميلادي إلى استعادة المكانة التي خسرتها بالمحيط الهندي ، فقامت

---

(1) المشهداني ، المرجع السابق ، ص ٣٩

(2) ذهني ، المرجع السابق ، ص ١٥٦-١٥٧.

(3) قسم التاريخ ، بحرية ب ب٤ ، ١٣١١ ، وثيقة عدد ٣٤ ، ص ١٩٠-١٩١ انظر الوثيقة ملحق(٩)، ص ١٥٨.

باحتلال جزر القمر (Comores)، التي كانت تعتبر مركزاً مهماً للملاحة التجارية للسفن العمانية التي كان أصحابها تقريباً ينتمون إلى مدينة صور[١]. وحتى يتم تنظيم وضع أصحاب السفن العُمانية ، وممارسة رقابة أكثر فاعلية أقيم مكتب بحري في جزيرة مايوتا أحد جزر القمر ، كانت مهمتها مراقبة أصحاب السفن أثناء ذهابهم وإيابهم ، وتحصيل بعض الرسوم منهم. وهكذا ظهر العلم الفرنسي لأول مرة فوق مؤخرة السفن العربية ، وتم إصدار الرخص الملاحية الأولى. ويعود تاريخ أقدم وثيقة متعلقة بذلك إلى عام ١٨٤٥م[٢].

وكان من شروط منح أصحاب السفن حق رفع راية فرنسية ، أن يكون نصف السفينة على الأقل مملوكة لأشخاص خاضعين للسيادة العربية ، ويكون نصف طاقمها على الأقل من رعايا فرنسيين دون تمييز لأصلهم[٣]. وقد زاد إصدار هذه الأعلام والتصاريح منذ عام ١٨٦٠م ، حيث أخذت السلطات الفرنسية في عدن ومدغشقر في منح الأعلام ، والوثائق الفرنسية إلى السفن التجارية التي تعود إلى سكان صور وأماكن أخرى تقع ضمن ممتلكات السلطان[٤]. واستندت فرنسا في منح هذه الأعلام إلى الاتفاقيات التي وقعها السلطان سعيد بن سلطان مع الولايات المتحدة عام ١٨٣٣م ، وبريطانيا عام ١٨٣٩م ، وفرنسا عام ١٨٤٤م ، وبموجب هذه الاتفاقيات سمح لتلك الدول منح بعض مواطني الدول الأسيوية والأفريقية ، وبشكل خاص الأفراد الذين يعملون في القنصليات الخاصة لهم حق الحماية ، وقد استندت الحكومة الفرنسية إلى المادة الرابعة من معاهدة عام ١٨٤٤م ، والتي تعطي للقناصل

---

(1) جاك لأفون ، "الجوانب القانونية للحماية الفرنسية لسفن صور الشراعية التي تحمل العلم الفرنسي" من ندوة لمحات تاريخية وثقافية بين عُمان وفرنسان ، جامعة قابوس، ٣٠-٣١ أكتوبر ١٩٩٤(مسقط:مطبعة الشرقية ومكتبتها ، ١٩٩٤) ، ص ٣٥.

(2) القاسمي ، العلاقة العمانية الفرنسية ، ص ١٦١.

(3) لأفون، المرجع السابق ، ص ٣٥.

(4) العيساوي ، المرجع السابق ، ص١١٩.

الفرنسيين سلطات قضائية على الرعايا الفرنسيين في مسقط وتوابعها ، وتنص على من يعمل في خدمة الفرنسيين من رعايا السلطان يتمتع بالامتيازات نفسها التي يتمتع بها الفرنسيبون[1].

ومما زاد في العلاقة بين سكان مدينة صور وفرنسا ، الظروف الاقتصادية والسياسية الصعبة التي مرت بها مسقط وموانئ الساحل العماني عقب وفاة السلطان سعيد بن سلطان ، وتدهور الأسطول البحري العماني ، ومحاولة بريطانيا فرض قيود علـى حركـة الملاحـة البحرية عبر المحيط الهندي وبحر العرب. فقام أهل صور لضمان حقوقهم الملاحيـة إلـى اللجوء إلى فرنسا[2]. ومنحت ٤٠ سفينة عمانية معظمها من صور أعلاماً فرنسية[3].

استمر القناصل الفرنسيون بمنح الجنسية الفرنسية لأصحاب السفن العمانيـة حتـى يستطيعوا رفع الأعلام الفرنسية. والذي ساعد على ذلك استمرار رفض فرنسا مبدأ التفتـيش البحري في المحيط الهندي وبحر العرب. كما رفضت التوقيع على البنود الخاصة بـالتفتيش التي أقرتها معاهدة عام ١٨٤٤م[4].

وساعد على انتشار هذا الإجراء أيضاً أنه يعود بالنفع على الطرفين ، فهـو يحقـق لفرنسا فوائد مالية وسياسية حيث تحصل على تسهيلات أكبر لصفقاتها التجارية ، ويوفر أماناً لتنقلات السفن المتمتعة بالحماية الفرنسية التي انتشر موظفوها وممثلوهـا القنـصليون فـي أرجاء المنطقة كافة[5].

---

(1) العيساوي ، المرجع السابق ، ص ١١٩.
(2) الجوارنه ، المرجع السابق ، ص٩١.
(3) غياش ، المرجع السابق ، ص ٢٦.
(4) الجوارنه ، المرجع السابق ، ص٢٢.
(5) لافون ، المرجع السابق ، ص٣٦.

ثانياً: رفع الأعلام الفرنسية على السفن الصورية:

بعد تأسيس الوكالة الفرنسية في مسقط عام ١٨٩٤م ، اتجه التجار العمانيون وخاصة تجار مدينة صور للحصول على الأعلام الفرنسية ، ونستطيع حصر أسماء غالبية من حملوا الإعلام الفرنسية على سفنهم، من خلال التعهد الخطي الذي رفعه أصحاب السفن الصورية لنائب القنصل الفرنسي بتمسكهم بالحماية الفرنسية؛ وذلك عندما قام السلطان فيصل في حزيران ١٩٠٠م ، برفقة المندوب البريطاني ميجر كوكس (Major Cox) على متن المدمرة سفينكس (Sphinx) بتسلم التصاريح التي حملها هؤلاء إليه وهم:

- **أسماء التجار الصوريين الذين يحملون الأعلام الفرنسية [1].**

الرقم	اسم البحار	السفن التي يملكها
١.	عبدالله بن خميس بن علي بن ربيع	فتح الكريم، مارسيل، سعد الكريم، الطاؤوس
٢.	سالم بن مسلم بن ربيع	الزاهر
٣.	خميس بن مسلم	فتح الخير، فتح الكريم
٤.	سالم بن سليم ولد سهيله العريمي	فتح الخير، السلامتي
٥.	مبارك بن حمد بن راشد رزيقي	————
٦.	محمد بن سليم بن عبود الغيلاني	————
٧.	سليم بن ثابت	————

(1) انظر: الوثائق العربية العمانية ، ص ٢٧٩-٣٠٠.

الرقم	اسم البحار	السفن التي يملكها
٨.	راشد بن سليم بن ثابت	ــــــــــ
٩.	سليم بن جمعه بن سليم	ــــــــــ
١٠.	راشد بن خميس بيده	ــــــــــ
١١.	راشد بن جمعه	ــــــــــ
١٢.	سالم بن سعد بيده	ــــــــــ
١٣.	علي بن سالم بن راشد التمامي بيده	ــــــــــ
١٤.	راشد بن محمد الروتلي	ــــــــــ
١٥.	علي بن سعيد بن سالم التمامي بيده	ــــــــــ
١٦.	السيد علي بن حمد الذهب بيده	سمحان، فتح الخير
١٧.	محمد بن عبد الله بن سلطان بيده	السلاقي، فتح الخير، المتسهل، فتح المعين
١٨.	حمد بن محمد بن راشد ولد فنه	ــــــــــ
١٩.	محمد بن راشد بن حمد المالخي	فتح الخير ، السلامتي ، السهيلة
٢٠.	عبد الله بن خميس بن مسلم المخيني	فتح الخير، فتح الكريم
٢١.	جمعه بن سعيد ولد بلال العريمي	الجوهرة
٢٢.	سالم بن محمد بن رشاد العريمي	جاد الكريم

الرقم	اسم البحار	السفن التي يملكها
٢٣.	عبد الله بن محمد بن راشد التمامي	فتح الخير ، فتح الرحمن
٢٤.	محمد بن راشد الروتلي	ـــــــــــ
٢٥.	مبارك بن محمد العامري	ياسمين، فتح السلام
٢٦.	جمعه بن مبارك الغيلاني	فتح الخير، فتح السلام

موقف بريطانيا من رفع الأعلام الفرنسية:

نظر البريطانيون باستياء للسفن التي ترفع العلم الفرنسي ، وتتخذ عُمان ومدينة صور محطة أساسية لها، فقد احتجت بريطانيا عام ١٨٦٣م، وقالت أن ذلك يشجع على تجارة الرقيق. لم تقبل فرنسا بذلك ، بل زادت في منح الأعلام الفرنسية للسفن العربية خاصة عام ١٨٦٥م، عندما قامت السلطات الفرنسية بتوزيع الأعلام الفرنسية على عدد كبير من السفن الصورية[١]. عبرت الصحف البريطانية في عام ١٨٧٢م ، عن استيائها من هذه المسألة. باعتبار الخليج الفارسي البوابة إلى الهند والخوف من استيلاء أخرين على مفاتيح هذه البوابة، ورفع الأعلام الفرنسية يعمل على تزايد الوجود الفرنسي [٢].

وقد استلمت الحكومة البريطانية عام ١٨٩١م تقارير عن قيام القنصلين الفرنسيين في عدن وزنجبار بتوزيع الأعلام الفرنسية وأوراق فرنسية إلى السفن المحلية في صور وبقية

---

(1) محمود علي الداؤد،الخليج العربي والعلاقات الدولية ١٨٩٠-١٩١٤م،ج ١(القاهرة:دار المعرفة، د.ت)، ص٨٨.
(2) لافورن ، المرجع السابق ، ص ٣٦.

المناطق التي تقع ضمن ممتلكات سلطان مسقط. وقد كتب المقيم السياسي البريطاني في مسقط، في ١١ حزيران ١٨٩١م ، أن ثمانية شيوخ من صور أخبروه أنهم حصلوا على الأوراق الفرنسية من القنصل الفرنسي في عدن ، وقد دفعوا رسوم تقدر بـ ٤٠ ريال عن كل ورقة[١].

وكتب مسؤول الخارجية في حكومة الهند في ١١ آب ١٨٩١م عن ذلك قائلاً:

" أن استعمال الأعلام الفرنسي من قبل رعايا السلطان في مسقط ، لن يؤثر فقط ضد سموه والسلطان بل له كامل السلطة لمعاقبة أي شخص من رعاياه ، يقوم بخرق القانون في بلده من خلال قبول أعلام "[٢].

وقد استمر السفير البريطاني في باريس في تقديم الاحتجاجات إلى وزارة الخارجية الفرنسية كلما حدثت حادثة للسفن التي ترفع العلم الفرنسي ، أو تم تسجيل أو تحديد رخص تلك السفن. وآخر تلك الاحتجاجات مؤرخ في ١١ حزيران ١٨٩٢م ، حول منح العلم الفرنسي للسفن العمانية ، ولكنه لم يتلق أي رد على تلك الاحتجاجات [٣].

وفي عام ١٨٩٣م بدأت مراسلات بين قائد الأسطول الفرنسي في المحيط الهندي ، وبين الأميرال بدفورد (Bedford) قائد البحرية البريطانية في مدينة الكاب (Capetown) في جنوب أفريقيا ، للسماح بتفتيش السفن العربية التي تحمل العلم الفرنسي ، إلا أنهم لم يتوصلوا إلى شيء ، خاصة أن رغبة الفرنسيين تقوم على عدم اتخاذ أي إجراء ضد هذه السفن طالما أن هناك مفاوضات جارية[٤].

---

(1) Records of Oman, vol VI, p 597.

(2) Record of Oman, Vol VI. P597.

(3) القاسمي ، العلاقة العمانية الفرنسية ، ص ١٦١-١٦٢.

(4) المرجع نفسه ، ص ١٦٢.

أثيرت القضية مرة أخرة عام ١٨٩٤م بعد تعيين نائب قنصل فرنسي في مسقط ، والتقارب بين فرنسا والسلطان ، والزيارات التي قامت بها السفن الفرنسية إلى عُمان ، وعقد قادتها الاجتماعات السرية مع السلطان [1]. وقد جرت مراسلات طويلة بين الوكيل السياسي البريطاني في مسقط ، وبين أوتافي نائب القنصل الفرنسي حول العلاقات الفرنسية البريطانية في مسقط ، حيث أوضح أوتافي أن رفع الأعلام الفرنسية على السفن في صور والسفن الأخرى التابعة لرعايا السلطان ،كان أمراً جارياً من فترة طويلة[٢].

وقد أشار أوتافي في أحدى رسائله ٢ نيسان ١٨٩٥م الى وزارة الخارجية الفرنسية، إلى طلب الوكلاء البريطانيين – الهنود بعُمان من السلطان منع فرنسا السفن التي يملكها مواطنون عمانيون. إلا أن السلطان لم يصدر أي قرار، وطلب أوتافي اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية التي تمكنه من تفادي ما قد تسببه السفن البريطانية من صعوبات ومشاكل لأصحاب السفن الفرنسية الذين يتكون معظمهم من سكان مدينة صور[٣].

وفي ٢٦آذار عام ١٨٩٥م اتجهت سفينة حربية فرنسية إلى صور للإطمئنان على وضع السفن التي تتمتع بحماية فرنسا ، ولتأكيد حق الرقابة لفرنسا على هذه السفن[٤]. وقد أشار قائد السفينة إلى أن السفينة استقبلت بشكل حماسي عند مرورها بصور ، وهذا له دلالة على مدى تأثير أصحاب السفن التي تحمل العلم الفرنسي على باقي الأهالي في المدينة ، وأن

---

(1) العيساوي ، المرجع السابق ، ص ١٢.

(2) ذهني ، المرجع السابق ، ص ١٦٧.

(3) شؤون خارجية ن. س مسقط ، مجلد ١، جزء ٤٦ ، ص ١٥٣.

(4) شؤون خارجية ن. س مسقط ، مجلد ١، جزء ١٦٠، إلى ١٦١.

أفضل وسيله لتقوية رغبه السكان في الحصول على الحماية الفرنسية ،هي زيـارة البـواخر لمدينة صور[١].

قامت السفن البحرية البريطانية عام ١٨٩٥م بإيقاف سفن تابعة لصور تحمـل العلـم الفرنسي ، وكانت في المياة الإقليمية العمانية ومحملة بالرقيق[٢]. وقد أثار هذا الاحتجاز نائب القنصل الفرنسي الذي طالب بترك هذه السفن حيث سلمت له هي وأصحابها والرقيق التـي حملتهم[٣].

جعل هذا الحادث سالزبوري يطلب من السفير البريطاني في باريس إبلاغ الحكومـة الفرنسية بذلك. والعمل على انقاذ الرقيق الذي جلبوا تحت العلم الفرنسي ، والتوقف عن منح الأعلام الفرنسية[٤]. لكن ذلك لم يحقق أي تقدم ، مما أثار حكومة الهند التي وجهت إنذاراً إلى السلطان لإجبار رعاياه على استعمال علم مميز[٥].

استمرت فرنسا بتقديم الحماية للرعايا الذين يحملون أعلاماً فرنسية ، فقد كتب قائـد الباخرة الفرنسية " قابس" في ١٢ آذار ١٨٩٨م ، بأن صور تمثل أهم مركز تجاري لعمـان بعد مسقط. وتساهم السفن التي تحمل الأعلام الفرنسية في خدمة مصالح التجـارة الفرنـسية بترددها على المستعمرات الموجودة بالمحيط الهندي ، وينبغي على فرنسا تنمية هذا النـشاط التجاري عن طريق الدفاع عن هذه السفن[٦].

---

(1) شؤون خارجية، س مسقط، مجلد ١، جزء ٢١٨ إلى ٢٢٢،ص ١٦٨.انظر الوثيقة في ملحق رقم(١٠)،ص١٥٩.
(2) الداؤد ، المرجع السابق ، ص ٩٠.
(3) العيساوي ، المرجع السابق ، ص ١٢١.
(4) ذهني ، المرجع السابق ، ص ١٦٨.
(5) Records of Oman. Vol, VI. P 614.
(6) قسم التاريخ ، بحرية ب ب ٤ ، ١٣١١، عدد ٣٤، ص ١٩٠-١٩١.

ومن الواضح أن فرنسا اتخذت هذه السفن وسيلة لمد نفوذها داخل عُمان ومحاولة كسب موطئ قدم لها في المنطقة.

وعند وصول معلومات تقول بأن أوتافي حاول عام ١٩٠٠م أن يعلن الحماية الفرنسية على منطقة صور ، ثار كوكس المقيم البريطاني في مسقط ، وقام باصطحاب السلطان في زيارة رسمية لميناء صور ، حيث طلب السلطان خلال هذه الزيارة من أهالي صور تغيير الوثائق الفرنسية بوثائق عمانية ، وكذلك إبدال الأعلام[١].

أثار ذلك الحكومة الفرنسية ضد السلطان واقترح السفير الفرنسي في لندن كامبون (Cambon) طلب تعويض من السلطان ، لأن ذلك الإجراء يقصد به تعكير العلاقات البريطانية الفرنسية ، وطالب بضرورة إعادة الوثائق والأعلام إلى أصحابها. ولكن بريطانيا رفضت تسليم الأوراق[٢].

وخوفاً من تكرار ما سبق ، قام القنصل الفرنسي بزيارة صورعام ١٩٠١م، والبقاء فيها حتى عودة السفن العربية ، لأنه يخشى أن يقوم السلطان تحت تأثير البريطانيين حمل أصحاب السفن على إرجاع الأعلام الفرنسية التي لديهم[٣].

وقد قام القنصل الفرنسي عام ١٩٠٢م بزيارة مدينة صور حتى يتفقد أحوال المواطنين المتمتعين بحماية فرنسا[٤]. وقد بقي الأمر على ما هو عليه حتى تم تحويله إلى محكمة لاهاي في عام ١٩٠٤م.

---

(1) غباش ، المرجع السابق ، ص ٢٦٢.

(2) المرجع نفسه ، ص ٢٦٢ ؛ الجوارنه ، المرجع السابق ، ص ٩٨

(3) قسم التاريخ ، بحرية ب ب ١٣٣٨/٤، وثيقة عدد ٢٥٦٨، ص٢٠٩

(4) قسم التاريخ ، بحرية، ب ب ٤، ١٦٥٨، وثيقة عدد ٣٠٨، ص٢١٠.

موقف السلطان فيصل بن تركي من رفع الأعلام الفرنسية:

إن المتتبع لموقف السلطان فيصل من هذه المسألة ، لا بد له أن يلاحظ بأن السلطان كان له موقف مضاد للإجراءات البريطانية في البداية. ويرتبط هذا الموقف من العلاقة بين السلطان وبريطانيا وفرنسا. ثم تحول هذا الموقف إلى موقف مساند وداعم للإجراءات البريطانية.

في البداية لا بد من الإشارة إلى أن سكان صور كانوا يشعرون بالقوة لمواجهة السلطان ، خاصة وأنهم يتمتعون بالحماية الفرنسية حتى أن السلطان تركي حاول سابقاً حتى إنشاء إدارة جمركية في ميناء صور، إلا أنه لم يتمكن من ذلك[1].

أعطت الحكومة البريطانية في الهند أوامرها للمقيم البريطاني في الخليج ، وذلك عام ١٨٩٤م، بأن ينصح السلطان فيصل بن تركي بأن يقوم بإعلام نائب القنصل الفرنسي عن حماية فرنسا للسفن العمانية في مدينة صور، يجب أن يخضع لتعليمات التصريح الفرنسي- البريطاني لعام ١٨٦٢م[2]. وهنا لا بد من الإشارة إلى أن السلطان فيصل أصابه في البداية قلق خوفاً من قيام نائب القنصل الفرنسي بإعلان الحماية الفرنسية على سكان صور[3].

لكن هذا القلق تبدد مع توثيق العلاقات بين الطرفين. إلا أن السلطان نصح مرة أخرى عام ١٨٩٥م، من السلطات البريطانية التي زاد تخوفها من هذه المسألة ، بأن يقوم برفع علمه

---

(1) لاندن ، المرجع السابق ، ص٣١٢ ؛ ذهني ، المرجع السابق ، ص١٦٦.

(2) Records of Oman, Vol VI. P 516.

(3) الداؤد ، المرجع السابق ، ص ٨٩.

الخاص على جميع السفن التي يملكها رعاياه في مسقط وصور ، وذلك لتسهيل تفتيشها من الأسطول البريطاني[1].

وفي هذه الفترة كان السلطان يقف بجانب نائب القنصل الفرنسي ، حتى أنه سمح لرعاياه برفع العلم الفرنسي على سفنهم بعد الحصول على موافقة من السلطان مباشرة[2]. وفي ٢ كانون الثاني ١٨٩٥م طلب الوكلاء البريطانيون - الهنود في عُمان من السلطان إيقاف فرنسة السفن التي يملكها مواطنون عمانيون، إلا أن السلطان لم يصدر أي قرار في هذا الشأن[3]. وفي ١٧ نيسان عام ١٨٩٥م أعرب السيد محمد بن أحمد والي صور للسيد أوتافي عن رغبته في أن يكون صديقاً لفرنسا ، كما أن أصحاب السفن العربية التابعة لفرنسا عبروا عن رغبتهم في الحفاظ على هذا العلاقات، الذي يضمن لهم الأمن والسلامة التي لم يكن السلطان قادراً على توفيرها[4].

زاد هذا الأمر من مخاوف بريطانيا ، وزادت ضغوطها على السلطان. وفي نهاية عام ١٨٩٦م قام القنصل البريطاني بتحريض السلطان فيصل بانتزاع الأعلام الفرنسية من السفن العمانية وتمزيقها[٥]. وقد دعمته في ذلك حكومة الهند البريطانية التي دعت السلطان إلى ممارسة سلطاته على رعاياه[٦]. إلا أن السلطان فيصل رفض ذلك ، وكتب إلى القنصل البريطاني في مسقط يقول له: " أنه لا يخفى على جناب السركار المعظم" القنصل البريطاني"

---

(1) الداؤد ، المرجع السابق ، ص٩٠.

(2) المرجع نفسه ، ص ٩٢.

(3) شؤون خارجية، ن. س ، مسقط ، مجلد١، جزء ٤٦ ، ١٥٣.

(4) شؤون خارجية، ن.س ، مسقط ، مجلد١، جز ١٩٩، إلى ٣، ص ١٧٩.

(5) القاسمي ، العلاقة العمانية الفرنسية ، ص١٦٣.

(6) Records of Oman. Vol VI. P615

أننا لا نرضى خلاف اللايق في حقهم ، لاكنهم أعلم بشأن تلك الدولة المشار إليها ، ولا يرضى السركار علينا بالمضرة كما جرت عوايدهم الجميلة "[1].

في ٢٧ آيار ١٨٩٧م سلم السلطان تحت الضغط البريطاني ، لنائب القنصل الفرنسي في مسقط احتجاجاً على مسألة منح العلم الفرنسي للمراكب العمانية. لكن فرنسا لم تعط أهمية احتجاج السلطان[2]. وفي شهر حزيران ١٨٩٧ قام نائب القنصل الفرنسي بزيارة لمدينة صور لتفقد سفن أهل صور التي ترفع العلم الفرنسي؛ فأثارت تلك الزيارة غضب القنصل البريطاني في مسقط ، فأخذ يضغط ليطلب السلطان من نائب القنصل الفرنسي وضع حد للحماية الفرنسية الممنوحة لأصحاب المراكب في مدينة صور. وقام السلطان بتقديم خطاب جديد لدى نائب القنصل الفرنسي دون أن يحالفه النجاح. وأخذ القنصل البريطاني يهدد السلطان بإيقاف المعاونة المالية المقدمة له إذا لم يعمل ضد الفرنسيين[3]. وقد أجاب نائب القنصل الفرنسي السلطان على الاحتجاج السابق ، بأن فرنسا لا يمكن أن تتخلى عن الذين تحميهم؛ فأصبح موقف السلطان تجاه الفرنسيين بعدها أكثر ليونه [4].

زادت بريطانيا ضغطها على السلطان وقررت في كانون أول عام ١٨٩٨م ، تجميد دفع المعونة السنوية المقدمة للسلطان ما لم يرضخ للطلب البريطاني. وأمام هذا الضغط أضطر السلطان إلى اتخاذ موقف أكثر دعماً لبريطانيا[5].

---

(1) انظر: الوثائق العربية العمانية ، ص ٢٧٢-٢٧٣.

(2) خالد ناصر الوسمي ، عُمان بين الاستقلال والاحتلال – دراسة في التاريخ العماني الحديث وعلاقاته الإقليمية والدولية (الكويت : مؤسسة الشراع العربي ، ١٩٩٣) ، ص ٢٥٥.

(3) القاسمي ، العلاقة العمانية الفرنسية، ١٦٣ ؛ الوسمي ، المرجع السابق ، ص ٢٥٦-٢٥٧.

(4) القاسمي ، العلاقة العمانية الفرنسية ، ص ١٦٣-١٦٥.

(5) الوسمي ، المرجع السابق ، ص ٢٥٦.

قام المقيم البريطاني في مدينة بوشهر أثناء مروره بمسقط في شباط ١٨٩٩م ، بتسليم السلطان أمراً طالباً تنفيذه خلال (٤٨) ساعة ، بأن يصدر أوامره إلى جميع رعايا مسقط باستخدام العلم الخاص بمسقط لمنع المساس بحقوق السلطان. ومن يعمل ضد هذا الأمر يعتبر محرضاً على الثورة ضد السلطان[1].

وقام السلطان فيصل في ١٥ تموز ١٩٠٠م بتوزيع منشور يحظر فيه على رعاياه استلام الأعلام وتصاريح الملاحة الأجنبية في الحالات المشكوك فيها ، وغير المحددة بواسطة المعاهدات. ومما جاء في المنشور: "ولا أسمح لمن يأخذها من هذا اليوم بغير إجازة مني ، ورخصة بالكتابة على حساب المعاهدة الجارية فيما بيني وبين الدول الخارجية"[2].

وقد اضطر السلطان فيصل أمام الضغط البريطاني إلى الذهاب إلى مدينة صور. والتي وصلها في حزيران عام ١٩٠٠م ، على متن الباخرة البريطانية سيفنكس (Sphinx) يرافقه القنصل البريطاني كوكس، حيث حاول هناك انتزاع تعهد جماعي من أصحاب السفن في صور بإعادة التصاريح الخاصة بهم إلى فرنسا ، وقام ثلاثة فقط من أصحاب السفن بتسليم التصاريح الخاصة بهم، بينما وقع الباقي على التعهد المطلوب، بسبب خوفهم من البريطانيين ، ثم قاموا بعد ذلك بالتوجه إلى مسقط، حيث تعهدوا خطياً بالتمسك بالحماية الفرنسية[3].

ورداً على ذلك قامت السفينة الفرنسية الحربية كاتينا (Catinat) في ٢٤ تشرين ثاني ١٩٠٠م بزيارة مسقط ، وهناك أشار قائدها إلى أن السفن التي ترفع العلم الفرنسي هي سفن

---

(1) القاسمي ، العلاقة العمانية الفرنسية ، ص ١٦٣-١٦٥.

(2) الوثائق العربية العمانية ، ص ١٦٥- ١٦٦.

(3) المصدر نفسه ، ص ٢٧٩- ٢٩٣.

فرنسية، وأصحابها الذين يحملون الأوراق الفرنسية فرنسيون[1]. وقد قام السلطان أمام هــذا بإعادة التصاريح الملاحية الثلاثة التي كان قد صادرها في صور ، ووعد بعدم الاستمرار في إزعاج حاملي التصاريح الفرنسية.

ولما رأت بريطانيا أنها لن تحصل على شيء عبر السلطان، قررت أن تقوم بمواجهة الأمر بنفسها، فكان تحويله إلى التحكيم الدولي في لاهاي للبت فيه عام ١٩٠٤م .

ثالثاً: التنافس الفرنسي البريطاني على تجارة صور ١٨٩٠-١٩٠٥م

أ- انتعاش التجارة البحرية في مدينة صور :

*** تجارة الرقيق:**

كانت مدينة مسقط في أوائل القرن التاسع عشر الميلادي، أكبر مركز لتجارة الرقيــق وتوزيعهم على الخليج وفارس والهند.ثم أخذت مدينة صور في منافستها حتى تفوقت عليها[2].

وقد بدأت بريطانيا منذ أوائل القرن التاسع عشر الميلادي بإقرار مجموعة من القوانين التي تحرم تجارة الرقيق في الهند؛ فأصدرت مرسوم البنغال عام ١٨١١م، وقانون بومبي عام ١٨١٣م، ومع استمرار تهريب الرقيق إلى الهند اتجهت نحو القضاء على مــصدر التمــوين بالرقيق ، أي المناطق التابعة لعُمان في شرق افريقيا[3] . فقامت بعقــد أول معاهــدة لإلغــاء تجارة الرقيق عام ١٨٢٢م ، مع السلطان سعيد بن سلطان. وقد حصرت المعاهدة قيام الرعايا

---

(1) القاسمي ، العلاقة العمانية الفرنسية ، ص ١٦٦ ؛ الداؤد ، المرجع السابق ، ص١٠٣.

(2) دهني ، المرجع السابق ، ص ١٥١..

(3) انظر جون بــ كيلي ، بريطانيا والخليج ١٧٩٥-١٨٧٠ ، ترجمة محمد أمين عبد الله ، ج٢(مسقط : وزارة التراث القومي والثقافة ، د.ت) ص ١٩-٢٠.

العمانيين ببيع الرقيق للدول المسيحية ، وأعطت للحكومة البريطانية السلطة في الاستيلاء على السفن المخالفة[1].

كما ألحقت بمعاهدة عام ١٨٣٩م ، بين بريطانيا والسيد سعيد ، مواد تختص بوقف تجارة الرقيق ، وقد تضمنت توسيع المنطقة التي يسمح فيها للسفن البريطانية بتفتيش أو مصادرة السفن العمانية ، التي تشتغل بتجارة الرقيق[2]. وفي عام ١٨٤٥م ، تم توقيع معاهدة بين بريطانيا والسيد سعيد ، تقضي بحظر تجارة الرقيق الخارجية في المنطقة الخاضعة للسيد سعيد في إفريقيا ، على أن تستمر تجارة الرقيق بين المناطق الخاضعة للسيد سعيد في شرق أفريقيا[3].

استمرت تجارة الرقيق في عُمان على الرغم مما من الاجراءات البريطانية في مقاومة هذه التجارة، ومما ساعد على استمرارها معارضة فرنسا مبدأ التفتيش البحري ، حيث رفضت أن تشترك مع بريطانيا في ممارسته. وقام الفرنسيون بتعيين وكلاء لهم على طول الساحل في شرق افريقيا، واستمرت السفن الحربية الفرنسية في حماية تجار الرقيق من الفرنسيين[4].

ومن المعلوم كما سبق ذكره ، أن السفن الصورية تمتعت بهذه الحماية ، مما مكنها من ممارسة هذه التجارة دون أن تقوم السفن الحربية البريطانية بإمكانية تفتيش هذه السفن.

---

(1) ج. ج. لوريمر ، دليل الخليج – القسم التاريخي ، ترجمة مكتب الترجمة بالقسم الثقافي بديوان حاكم قطر ، ج٦ (الدوحة : مطابع علي بن علي ، ١٩٦٨) ، ص ٣٥٧٤-٣٥٧٥.

(2) قدري القلعجي ، الخليج العربي (بيروت : شركة المطبوعات للتوزيع والنشر ، ١٩٩٢)، ص٤٣١-٤٣٢.

(3) لوريمر ، المرجع السابق ، ج ٦ ، ص٣٥٧٧-٣٥٧٨.

(4) ذهني ، المرجع السابق ، ص ١٥٢-١٥٣.

وتشير الوثائق البريطانية في عدة مرات إلى ذلك الأمر، وإلى ممارسة تلك السفن لهذه التجارة[1].

- **تجارة السلاح.**

لما كانت السفن التابعة لمدينة صور قادرة على التجار بالرقيق خاصة لما تقدمه الأعلام الفرنسية من حماية لها ، فقد كانت أيضاً تمارس تجارة السلاح من خلال هذه السفن وتحت حماية العلم الفرنسي. ولمعرفة دور هذه المدينة في هذه التجارة لا بد من إلقاء نظرة عامة على هذه التجارة في كامل عُمان كلها ، والتي كانت مدينة صور جزءاً منها.

كانت هذه التجارة منحصرة بأيدي الفرنسيين عموماً ، وكانت مسقط مركزاً لها ، ويعود السبب لذلك لكون بريطانيا لم تستطيع الإنفراد بالسيادة في عُمان مثل باقي مناطق الخليج العربي؛ لأن اتفاقية عام ١٨٦٢م بين بريطانيا وفرنسا تضمن استقلال عُمان [2].

قامت فرنسا بتنظيم تجارة السلاح، مستغلة هذا الوضع. وقد أشرف على ذلك تاجر سلاح فرنسي يدعى جوجير (Gogager) والذي وصل عُمان عام ١٨٩٩م ، ويعد من أكثر تجار السلاح الفرنسيين نشاطاً ، وقد ازدهرت عمليات جوجير التجارية حتى أنه قدم قروضاً للسلطان[3].

---

(1) انظر: Records of Oman, Vol VI. PP 597, 616.

(2) رحيم كاظم محمد الهاشمي ، " تجارة الأسلحة في الخليج العربي ١٨٨٨-١٩١٤ "، (رسالة ماجستير-غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة البصرة ، العراق ، ١٩٩٢، ص ١١٣.

(3) فاضل محمد عبد الحسين ، " العلاقات البريطانية العمانية ١٩١٣-١٩٣٩م " ،(رسالة دكتوراة-غير منشورة)، كلية الآداب والعلوم الإنسانية،جامعة محمد الخامس،الرباط، المغرب ، ١٩٩٤-١٩٩٥، ص ٦٩-٧٠.

وبذلك أصبحت عُمان مستودعاً كبيراً لتوزيع الأسلحة في شبه الجزيرة العربية وبلاد فارس وأفغانستان حيث كانت تستورد الأسلحة من الشركات الألمانية والإنجليزية والفرنسية، ثم تصدر نحو بلاد فارس وأفغانستان ومقاطعات آسيا(1).

كان مؤتمر بروكسل عام ١٨٩٠م ، قد منع تجارة السلاح ، إلا أن عُمان لم تكن ضمن هذا المؤتمر ، مما زاد من عمليات التهريب للأسلحة في المنطقة ، حتى أصبحت تجارة السلاح من أهم العمليات التجارية ربحاً في عُمان بين عامي ١٨٩٠-١٩١٢م ، ورغم قيام بريطانيا بعقد معاهدات لمنع تصدير السلاح مع منطقة الخليج العربي ، إلا أن مصدر هذا السلاح هو عُمان، التي بقيت خارج ذلك، لذلك سعت بريطانيا للحصول على موافقة السلطان في عُمان وبشكل شفوي بمنع تصدير الأسلحة من عُمان إلى الهند وفارس ، وجعل تجارة الأسلحة عمل غير شرعي(2).

إلا أن تجارة الأسلحة استمرت. وفي عام ١٩٠٩م حاول مؤتمر بروكسل وقف تجارة الأسلحة في عُمان، إلا أنه فشل، بسبب معارضة فرنسا ورفضها الاشتراك فيه ، مدفوعه من الشركات الفرنسية، فقامت الحكومة البريطانية في ٣٠ أذار ١٩١٠م بالاتصال مباشرة مع الحكومة الفرنسية ، وطلبت منها التعاون في مسألة تجارة الأسلحة واقترحت على فرنسا، منع السلطان العُماني من الإتجار بالسلاح والذخيرة لمدة سنة، اعتباراً من ١ حزيران ١٩١٠. وأن تصدر الحكومة الفرنسية تعليماتها لقنصلها في عُمان بعدم تسهيل تجارة الأسلحة في

---

(1) عبد الحسين ، المرجع السابق ، ص ٧٠ .

(2) الهاشمي ، المرجع السابق ، ص ١١٥-١١٦.

سواحل عُمان. ويمتد حق التفتيش من الأسطول البريطاني إلى السفن العُمانية التي ترفع العلم الفرنسي، ولمدة سنة اعتباراً من ١ حزيران ١٩١٠م، [1].

لكن ذلك قوبل بالرفض من فرنسا، فتجاهل البريطانيون هذا الرفض، خاصة بعد أن حقق الحصار المفروض على هذه التجارة النجاح ، لكن للكلفة العالية لهذا الحصار، عادت بريطانيا للاتصال مع فرنسا لتنظيم تجارة الأسلحة، ولكن هذه الاتصالات فشلت لتعود الحكومة البريطانية وتعمل على تنظيم تجارة الأسلحة مع السلطان العُماني مباشرة على اعتبار أن الأمر داخلي[2]. وتم إنشاء مستودع للأسلحة في مسقط لتسجيل وترخيص جميع الأسلحة. ولا يسمح بإعادة تصديرها إلا بإذن السلطان، حيث أصدر السلطان فيصل في ٢٢ آيار ١٩١٢م، إعلان خاص بإنشاء هذا المستودع وتحريم تجارة السلاح في عُمان[3].

التحكيم الدولي بين فرنسا وبريطانيا:

بعد انتهاء حرب البويرس(Boers) في جنوب افريقيا عام ١٩٠٣م ، وتوقيع الميثاق الودي بين بريطانيا وفرنسا عام ١٩٠٤م ، تم الاتفاق في ١٣ تشرين الأول عام ١٩٠٤م ، على إحالة قضية الأعلام الفرنسية إلى محكمة لاهاي [4]. حيث كان سبب الاجتماع ، بحث مسألة منح حق رفع العلم الفرنسي على السفن التجارية العمانية، والمزايا والحصانة التي تترتب على منح هذا الحق للسفن ولأصحابها بحق سيادة سلطان مسقط ، وبالتالي بحقه في

---

(1) العيساوي ، المرجع السابق ، ص ١٣٤-١٣٥.

(2) عبد الحسين ، المرجع السابق ، ص ٧٣ ؛ الهاشمي ، المرجع السابق ، ص ١٢٥-١٢٦.

(3) الهاشمي ، المرجع السابق ، ص ١٢٧-١٢٨.

(4) غباش ، المرجع السابق ، ص ٢٦٣.

الاستقلال، خاصة عندما لم تفلح بريطانيا في الحصول من فرنسا على حق تفتيش السفن العُمانية فقد لجأت إلى التحكيم الدولي[1].

اتفقت فرنسا وبريطانيا على إشراك إيطاليا في التحكيم ، وعين ملفيل فوللر (Fuller) كبير القضاه في الولايات المتحدة قاضياً للتحكيم، مقابل تعيين الحكومة الفرنسية للسيد دي سافورنين (Savornin) قاضياً للتحكيم من طرفها ، ورونالد جراهام (Ronald Graham) مندوباً عن بريطانيا. ولأن قاضيي التحكيم المذكورين أعلاه لم يتفقا خلال شهر من تاريخ تعيينهما على اختيار قاضي تحكيم مرجح ، فإن ملك إيطاليا عين لمنصب الحكم المرجح هنري لاماش (Henri Lamache) النمساوي[2].

أصرت بريطانيا على ضرورة إرسال قائمة بحاملي الأعلام إلى المحكمة لتقرير الأمر فيها. وقد أثيرت عدة موضوعات أمام المحكمة ، منها موضوع سيطرة شركة شرق افريقيا البريطانية على مواطني صور ، وطالبت بمنعهم من استخدام أعلام زنجبار التي أعطاها لهم القنصل الفرنسي؛ كذلك طرح موضوع وضع سارية الأعلام الفرنسية على الجزر في شرق أفريقيا، واعترضت فرنسا على إدراج اسم السلطان ضمن الحاضرين في الحكم ، بينما أصرت بريطانيا على إشراك السلطان باعتباره طرفاً في الموضوع ، ولا بد من حضوره لإثبات هيبته أمام رعاياه وحقوقه على الأراضي التابعة له. وأمام إصرار الحكومة الفرنسية على عدم اشتراك السلطان وتمسك بريطانيا بموقفها، إضطر السلطان

(1) لافون ، المرجع السابق ، ص ٣٤-٣٧.

(2) الوسمي ، المرجع السابق ، ص ٢٦٠.

تفويض بريطانيا للتحدث باسمه حلاً للمشكلة[1]. ويبدو أن هذا الحل لـم يكـن منطلقـاً مـن السلطان بل كان وجهة نظر بريطانية.

قضى قرار التحكيم في أيلول عام ١٩٠٥م ، بأن يستمر أصحاب السفن الذين يحملون الأعلام الفرنسية في رفعها، طالما أنهم قد تمتعوا بتلك الحماية قبل ٢ كانون ثاني ١٨٩٢م ، أي قبل تعديل مؤتمر بروكسل الخاص بمكافحة تجارة الرقيق ، أما الذين ثبت أنهم يحملـون الأعلام بعد ذلك التاريخ، فيسقط عنهم هذا الحق، ويتبعون القضاء الأقليمي لسلطان مـسقط ، ولكن يستثنى من ذلك أولئك الذين يثبت أنهم كانوا يعاملون معاملة حماية من جانب فرنـسا عام ١٨٦٣م. وكذلك لا يتم التعرض لأي سفينة من السفن العمانية التي تقـوم برفـع العلـم الفرنسي حتى في المياه الأقليمية للسلطنة طبقاً لمعاهدة عام ١٨٤٤م ، ولا يجوز أن ينتقل حق رفع الأعلام من سفينة إلى أخرى أو حتى من شخص إلى آخر من عائلة صاحب العلم[2].

بعد أسابيع قليلة من إعلان المحكمة الدولية ، أصدر السلطان فيصل بن تركي إعلاناً تفصيلياً لقرار حكم المحكمة الدولية جاء نصه كمايلي[3].

١-كان لدولة فرنسا قبل ٢ كانون ثاني ١٨٩٢م الحق في أن تعطي لبعض المراكب التابعـة لسلطنة مسقط إذناً بتعليق العلم الفرنسي ، لأن هذه الدولة ما كانـت تـرتبط بـالقوانين الموجودة عندها.

٢-أصحاب المراكب الذين أخذوا إذناً بتعليق علم فرنسا سنة ١٨٩٢م من فرنسا، يـستمرون على هذه الحال إلى مدة غير محددة ، ما دامت فرنسا تحتفظ بذلك لصاحب الأذن.

---

(1) ذهني ، المرجع السابق ، ص ١٧١-١٧٤.

(2) لاقون ، المرجع السابق ، ص ٣٨-٣٩ ؛ ذهني، المرجع السابق ، ص ١٧٥—١٧٦.

(3) الوثائق العربية العمانية،ص ٢٩٦- ٢٩٨؛ انظر الوثيقة اعلان السلطان فيصل ملحق(١١)،ص١٦٠-١٦٣.

٣-ليس لفرنسا بعد تاريخ كانون الثاني ١٨٩٢م إعطاء إذن لتعليق العلم الفرنسي لبعض المراكب التي تتبع لحضرة سلطان مسقط، إلا إذا اثبت أصحاب المراكب حقهم في حماية فرنسا لهم قبل سنة ١٨٦٣م.

٤-أن المراكب التي ترفع العلم الفرنسي لا يحق تفتيشها حسب المعاهدة بين دولة فرنسا ومسقط الموقعة في ١٧ تشرين ثاني ١٨٤٤م ، ويشمل ذلك المياه الاقليمية لسلطنة مسقط.

٥- لا يحق انتقال الإذن برفع العلم الفرنسي ، أو تسليمه لغير الشخص أو لغير المركب.

٦-للسلطان الحق في ممارسة القضاء على مياهه الاقليمية حتى ولو كان رعاياه يحملون الأوراق الفرنسية.

وبعد أن ذكر أسماء الأشخاص الذي يحملون الأعلام والأوراق الفرنسية. تم ذكر الحقوق التي أعطيت لهم بناءً على التحكيم[1] وهي:

١- يحق لهم رفع العلم الفرنسي على سفينة جديدة بدلاً من سفينة قديمة أو غارقة.

٢- عند موت أحد هؤلاء الأشخاص لا يحق لورثته رفع العلم الفرنسي.

٣- يحق للمذكورين إرجاع العلم الفرنسي من أراد ذلك.

٤- لا يحق لكل شخص من هؤلاء إعطاء العلم الفرنسي لغيره ومن يخالف ذلك فسوف يتلقى العقوبة.

٥- ما دام هؤلاء في البر يكونون تحت حكم سلطان مسقط، وإذا وقع خلاف بينهم ودعاوى ، وهم على ظهر السفينة، والعلم الفرنسي منصوب عليها وهي في المياه

---

(1) الوثائق العربية العمانية ، ص٢٩٨-٣٠٠.

الاقليمية المتصلة بحدود السلطنة، يقضي ويستفسر في الأمــر القنــصل الفرنــسي، ويرسل عند الضرورة إلى السلطان المجرمين لأجل العقوبة.

٦- عند انتقال سفينة ترفع العلم الفرنسي من تصرف صاحبها إلى تصرف شخص آخــر ليس له الحق في رفع العلم الفرنسي.

٧- كما اتفق بناءً على الاتفاقية البريطانية الفرنسية عام ١٩٠٤م، أن يكون بعض رعايا سلطنة زنجبار تحت حماية الدولة الفرنسية ما داموا على قيد الحياة[1].

ويلاحظ مما سبق اشتداد التنافس البريطاني الفرنسي حول عُمان.وبروز مدينــة صــور كمنفذ حاولت من خلاله فرنسا مد نفوذها بإتجاه عُمان.وفــشلها بــذلك لتــصدي بريطانيــا لطموحاتها هناك.

---

(1) الوثائق العربية العمانية ، ص ٣٠٢.

الخاتمة:

ومن خلال هذه الدراسة نستنتج مايلي:

أولاً: ساعد شكل الأرض وأنواع التضاريس في عُمان على إبراز أهمية ساحل صور ومنطقتها وبناء ميناء مهم في المدينة.

ثانياً: تمتعت مدينة صور ببعد حضاري، جعل لسكانها أسلوباً مميزاً في معيشتهم وذلك باتجاههم نحو البحر طلباً للأرزاق فأبدعوا في هذا المجال.

ثالثاً: لعبت مدينة صور دوراً تجارياً مهماً، على مستوى التجارة الخارجية والتجارة البينية الداخلية التي جلبت للسكان ثروات كبيرة، كما لعبت المدينة دوراً مهماً على مستوى التجارة الداخلية كون المدينة حاضرة مهمة في المنطقة الشرقية من عُمان ، وقد ترافق ذلك بتعامل التجار في المدينة بالعديد من السلع والبضائع.

رابعاً: تطورت صناعة السفن في مدينة صور، والتي كانت جزءاً من صناعة متطورة للسفن في الساحل العُماني .الأمر الذي أسهم في تطور وازدهار المدينة تجارياً، و ازدهار صناعة السفن في صور، ودل على ذلك تنوع أصناف السفن الصورية العاملة في التجارة في المحيط الهندي.

خامساً: ترافق تطور صناعة السفن في مدينة صور، وقيام الأهالي فيها برحلات بحرية طويلة إلى ازدهار التراث البحري لأهالي المدينة، وذلك من ناحية الإرشاد والقباطنة أو من ناحية الحياة الاجتماعية على ظهر السفن.

سادساً: ارتبط سكان مدينة صور بعلاقات وطيدة مع فرنسا وخاصة مع قيامهم برحلات بحرية إلى مستعمراتها، مما جعل فرنسا تقوم بمنحهم الحماية والسماح لهم برفع الأعلام الفرنسية على السفن الصورية.

سابعاً: استغلت فرنسا مسألة رفع الأعلام الفرنسية على هذه السفن لمد نفوذها الى مناطق في سلطنة عُمان الأخرى.

ثامناً: عارضت بريطانيا محاولات فرنسا مد نفوذها في سلطنة عُمان، وسعت إلى إنهاء مسألة رفع الأعلام الفرنسية على السفن الصورية.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق:

١- الوثائق العربية:

- الخضوري ، ناصر بن علي بن ناصر ، **معدن الأسرار في علم البحار** ، شرح وتحقيق حسن صالح شهاب (مسقط : وزارة التراث القومي والثقافة ، ١٩٩٤).

- **الوثائق العربية العُمانية في مراكز الأرشيف الفرنسية** ، تحرير سلطان بن محمد القاسمي (دبي: دار الغرير ، ١٩٩٣).

٢- الوثائق الأجنبية

أ- الإنجليزية:

- **Records of Oman 1867-1947**, Edit by R.W.Baily. Vol IV (London: Archive Editions, 1988).
- **Ruling families of Arabia, Sultanate of Oman**: the Royal Family of Al-Bu sa,id, Edit by A.Del Rush, vol l (London: Red Wood ltd, 1991).

ب- الفرنسية

١- قسم التاريخ بحرية ب ب ع

- ١٣١١ وثيقة رقم ٣٤.

- ١٣٣٨ وثيقة رقم ٢٥٦٨.

- ١٦٥٨ وثيقة رقم ٣٠٨.

٢- شؤون خارجية ن.س مسقط مجلد ١.

- جزء ٤٦ ص ١٥٣.

- جزء ١٦٠ ص ١٦١.

- جزء ١٩٩ ص١٧٩.

- جزء ٢١٨- ٢٢٢ ص١٦٨.

ثانياً: المذكرات :

- سفرن ، تيم ، رحلة السندباد ، ط٢(مسقط : مطابع النهضة ، ٢٠٠٢).

ثالثا: المصادر والمراجع العربية والمترجمة:

- أحمد ، عبد الرزاق أحمد ، **الحضارة الإسلامية في العصور الوسطى**(القاهرة : دار الفكر العربي ،١٩٩١).

- الآلات الموسيقية التقليدية العُمانية ، وزارة الإعلام (مسقط : مركز عُمان للموسيقى التقليدية ، ٢٠٠٤).

- باقر ، محمد رضا ، "عُمان ومنافسة الدول الغربية لها في منطقة المحيط الهندي" من ندوة لمحات تاريخية وثقافية بين عُمان وفرنسا- جامعة السلطان قابوس، ٣٠-٣١ أكتوبر ١٩٩٤ (مسقط : المطبعة الشرقية ومكتبتها ، ١٩٤٤).

- بخيت ، حميد بن محمد بن رزيق ، الفتح المبين في سيرة السادة البو سعيدين ، تحقيق عبد المنعم عامر ومحمد عبد الله(مسقط:وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٨٣).

- البلال ، ناصر بن علي ، قبائل الجنبة وميناؤهم التاريخي صُور مدخل تاريخي حضاري لجنوب بلاد العرب (القاهرة : دار الحرم للتراث ، ٢٠٠٥).

- الجوارنة ، أحمد: مدينة صور العُمانية – الماضي والحاضر والثقافة (مسقط: مطابع النهضة ، ٢٠٠٣).

- حبيب ، مال الله بن علي بن: "الروابط بين عُمان وفرنسا منذ القرن السابع عشر" من ندوة لمحات تاريخية وثقافية بين عُمان وفرنسا ، جامعة قابوس ٣٠-٣١ أكتوبر ١٩٩٤ (مسقط: المطبعة الشرقية ومكتبتها ، ١٩٩٤).

- حصاد ندوة الدراسات العُمانية ، ذو الحجة ١٤٠٠هـ- نوفمبر ١٩٨٠ المجلد الرابع (مسقط : مطابع سجل العرب ، ١٩٨١).

- الحمداني ، طارق : الملاحة العربية في عصور ازدهارها (أبوظبي : المجمع الثقافي ، ٢٠٠٢).

- الخروصي ، سليمان بن خلف بن محمد: ملامح من التاريخ العُماني (السيب : مكتبة الضامري للنشر والتوزيع ، ٢٠٠٢).

- الداؤد ، محمود علي ، الخليج العربي والعلاقات الدولية ١٨٩٠-١٩١٤، الجزء الأول (القاهرة : دار المعرفة ، د.ت).

- درويش ، مديحة أحمد : سلطنة عُمان في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر(جدة : دار الشروق للنشر والتوزيع والطباعة ، ١٩٨٢).

- دونومازي ، موفيك بيرجية: " القناصل الأوائل لفرنسا بمسقط " ، من ندوة لمحات تاريخية وثقافية بين عُمان وفرنسا – جامعة السلطان قابوس ٣٠-٣١ اكتوبر ١٩٩٤ (مسقط : المطبعة الشرقية ومكتبتها ، ١٩٩٤).

- ذهني، الهام: فرنسا والخليج من منتصف القرن الثامن عشر حتى بدايات القرن العشرين (القاهرة: دار الزهراء للنشر، ١٩٩٣).

- السالمي ، نور الدين عبد الله بن حميد ، تحفة الأعيان في سيرة أهل عُمان ،ج٢(د.م : د.ن ، ١٩٨١).

- الشاروني ، يوسف : البوسعيديون حكام سلطنة عُمان (القاهرة : دار الفنون للطباعة والنشر ، ٢٠٠٤).

- شاكر ، محمود : موسوعة الخليج العربي ، ج١ (الاردن: دار أسامة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٣).

- الشنفري ، علي بن أحمد بخيت ، " ربيع العلاقات العُمانية- الفرنسية في عهد السيد سعيد بن سلطان "، من ندوة لمحات تاريخية وثقافية بين عُمان وفرنسا، جامعة السلطان قابوس، ٣٠-٣١ اكتوبر ١٩٩٤، (مسقط : المطبعة الشرقية ومكتبتها ، ١٩٩٤).

- شهاب ، حسن صالح ، المراكب العربية-تاريخها وأنواعها (الكويت : مؤسسة الكويت للتقدم العلمي ، ١٩٨٧).

- شهاب ، حسن صالح ، من تاريخ بحرية عُمان التقليدية (مسقط : وزارة التراث القومي والثقافة ، ٢٠٠١).

- شهاب ، حسن صالح ، الملاحة الفلكية عند العرب (الكويت : مركز البحوث والدراسات الكويتية ، ٢٠٠١).

- شولتز ، فريد ، سلطنة عُمان – مقدمة جغرافية، الجزء الأول (ألمانيا: د.ت، ١٩٨٠).

- الصباغ ، عبد الكريم ، عُمان وعُمانيون – تاريخ وانطباعات (دمشق : مطبعة نصر، ١٩٩٣).

- العابد ، صالح محمد ، موقف بريطانيا من النشاط الفرنسي في الخليج العربي ، ١٧٩٨-١٨١٠ (بغداد : مطبعة العاني ، ١٩٧٨).

- عامر ، عبد المنعم ، عُمان في أمجادها البحرية (مسقط : وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٨٠).

- عبد العليم ، أنور ، الملاحة وعلوم البحار عند العرب (الكويت : المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، ١٩٧٩).

- عبيدلي ، أحمد ، الإمام عزان بن قيس ١٨٦٨-١٨٧١ جوانب من التاريخ العربي الإسلامي في ظل الهيمنة الأوروبية (بيروت : دار الحداثة ، ١٩٨٤).

- عثمان ، شوقي عبد القوي ، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١-٩٠٤هـ - ٦٦١-١٤٩٨م) (الكويت : المجلس الوطني للثقافة والفنون ، ١٩٩٠).

- العريمي ، مسلم بن جمعة بن علي ، " أطلالة على الملاحة البحرية عبر ميناء صور " من حصاد ندوة صور عبر التاريخ الفترة من ١-٢ جمادي الآخرة ١٤١٢هـ/ ٢٥-٢٦ أكتوبر ١٩٩٠م (مسقط : وزارة التراث القومي والثقافة ، ٢٠٠٠).

- العزي ، خالد يحيى ، الواقع التاريخي والحضاري لسلطنة عُمان – دراسة مشاهدات (بغداد : مطبعة الاقتصاد ، ١٩٨٦).

- عُمان في التاريخ، وزارة الإعلام (لندن : دار أميل ، ١٩٩٥).

- عُمان وتاريخها البحري ، وزارة التراث والثقافة (مسقط : مطابع النهضة ، ٢٠٠٢).

- العنسي،سعود بن سالم،العادات العُمانية (مسقط:وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٩١).

- ابو العينين ،حسن سيد أحمد، آسيا الموسمية(بيروت: دار النهضة العربية،١٩٨٤).

- غباشي، حسنين ، عُمان – الديمقراطية الاسلامية- تقاليد الإمامة والتاريخ السياسي الحديث ١٥٠٠-١٩٧٠ ، ترجمة انطون حمصي (بيروت : دار الفارابي ، ١٩٩٩).

- الغيلاني ، حمود بن حمد بن محمد ، التاريخ الملاحي وصناعة السفن في مدينة صور العمانية (مسقط : المطابع العربية ، ٢٠٠٦).

- الغيلاني ، سالم بن محمد ، عفية الصواري (مسقط : مؤسسة عُمان للصحافة والأنباء والنشر والإعلان، ٢٠٠٢).

- الفارسي ، سعيدة بنت خاطر: "صور وعلاقتها بالبحر" من حصاد ندوة صور عبر التاريخ من ١-٢ جمادي الآخر ١٤١٦هـ/٢٥-٢٦ أكتوبر ١٩٩٥ (مسقط: وزارة التراث القومي والثقافة، ٢٠٠٠).

- فيليبس وندل ، **تاريخ عُمان** ، ترجمة محمد أمين عبد الله ، ط٤(مسقط : المطابع العالمية ، ١٩٩٤).

- قاسم ، جمال زكريا ، **دولة البوسعيد في عُمان وشرقي وأفريقيا ١٧٤١-١٨٦١** (القاهرة : مكتبة القاهرة الحديثة ، ١٩٨٨).

- قاسم ، جمال زكريا ، **تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر تطور النفوذ البريطاني في إمارات الخليج العربية والمنافسات الإقليمية والدولية ١٨٤٠-١٩١٤** (القاهرة : دار الفكر العربي ، ١٩٩٧).

- القاسمي ، سلطان بن محمد ، **العلاقة العُمانية الفرنسية ١٧١٥-١٩٠٥** (دبي : دار الغرير للطباعة والنشر ، ١٩٩٣).

- القاسمي ، نورة محمد ، الوجود الهندي في الخليج العربي ١٨٢٠-١٩٤٧م ، ط٢ ، (الشارقة: دائرة الثقافة والإعلام ، ٢٠٠٠).

- قرقش ، محمد ، " **صور ودورها الحضاري في عالم المحيط الهندي في فترة صدر الإسلام** " من ندوة صور عبر التاريخ ١-٢ جمادي الآخر ١٤١٦هـ/ ٢٥-٢٦ اكتوبر ١٩٩٥ (مسقط : مطابع مؤسسة عُمان ، ٢٠٠٠).

- القلعجي ، قدري ، **الخليج العربي** (بيروت : شركة المطبوعات للتوزيع والنشر ، ١٩٩٢).

- الكثيري ، مسلم بن أحمد ، **الموسيقى العُمانية – مقاربة تعاريفية وتحليلية** (مسقط : وزارة الإعلام ، ٢٠٠٥).

- كيلي ، جون ب ، **بريطانيا والخليج ١٧٩٥-١٨٧٠**، ترجمة محمد أمين عبد الله ، ج٢ (مسقط : وزارة التراث القومي والثقافة ، د.ت).

- لافون ، جاك ، " **الجوانب القانونية للحماية الفرنسية لسفن صور الشراعية التي تحمل العلم الفرنسي**" من ندوة لمحات تاريخية وثقافية بين عُمان وفرنسا، جامعة قابوس ٣٠-٣١ اكتوبر ١٩٩٤ (مسقط : مطبعة الشرقية ومكتبتها ، ١٩٩٤).

- لاندن ، روبرت ، **عُمان منذ عام ١٨٥٦م مسيراً ومصيراً** ،ترجمة محمد أمين عبد الله (مسقط : وزارة التراث القومي والثقافة ، د.ت).

- لوريمر ، ج . ج ، **دليل الخليج- القسم التاريخي**، ترجمة مكتب الترجمة بالقسم الثقافي بديوان حاكم قطر ، ج ٦ (الدوحة : مطابع علي بن علي، ١٩٦٨).

- لوريمر ، ج . ج ، **دليل الخليج- القسم الجغرافي** ، ترجمة مكتب الترجمة بالقسم الثقافي بديوان حاكم قطر ، ج ٧ (الدوحة : مطابع علي بن علي ، د.ت).

- مايلز ، س.ب ، **الخليج بلدانه وقبائله** ، ترجمة محمد أمين عبد الله (مسقط : دار جريدة عُمان للصحافة والنشر ، ١٩٩٠).

- محمد ، خالد سالم ، ربابنة الخليج العربي ومصنفاتهم الملاحية (الكويت : شركة الربيعان للنشر والتوزيع ، ١٩٨٢).

- مراد ، محمد عدنان ، صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي، جذوره التاريخية وأبعاده (دمشق : دار دمشق للطباعة والنشر ، ١٩٨٤).

- المعاني ، عبد الرزاق محمود ، التجارة والملاحة في الخليج خلال القرن السابع عشر

(الشارقة : دائرة الثقافة والإعلام ، د.ت).

- المعمري ، أحمد محمود ، عُمان وشرقي أفريقيا ، ترجمة محمد أمين عبد الله (مسقط: وزارة التراث القومي والثقافة ، ١٩٨٠).

- المغيري ، سعيد بن علي ، جهينة الأخبار في تاريخ زنجبار ، تحقيق محمد علي الصليبي ، ط ٢ (مسقط : المطبعة الشرقية ومكتبتها ، ١٩٨٦).

- ابن منظور، لسان العرب ، ج ٥ (القاهرة : الدار المصري للتأليف والترجمة ، ١٩٠٠).

- نعيسة ، يوسف ، "البحرية العُمانية في الخليج العربي" ، من ندوة دراسات تاريخية وجغرافية منذ أقدم العصور حتى الوقت الراهن (دمشق : دار الأبجدية ، ١٩٩٣).

- **وحدة التراث الأدبي لليمن ودول الخليج العربي** ، مجموعة من الباحثين (بيروت : مؤسسة دار الكتاب الحديث ، ١٩٩٦).

- الوسمي ، خالد ناصر ، **عُمان بين الاستقلال والاحتلال** ، دراسة في التاريخ العُماني الحديث وعلاقاته الاقليمية والدولية (الكويت : مؤسسة الشراع العربي ، ١٩٩٣).

- ولستد ، جميس ريموند ، **تاريخ عُمان رحلة في شبه الجزيرة العربية**، ترجمة عبد العزيز عبد الغني إبراهيم (بيروت : دار الساقي ، ٢٠٠٢).

- ويلسون ، أرنولد. ت: **تاريخ الخليج** ، ترجمة محمد أمين عبد الله (مسقط : وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٨٨).

- هولي ، روث ، **الصناعات الفضية في عُمان** ط٣ (مسقط : وزارة التراث القومي والثقافة ، ٢٠٠٢).

- هولي، دونالد ، **عُمان ونهضتها الحديثة** ، ترجمة عبد الله الخروصي (لندن : مؤسسة ستايسي الدولية ، ١٩٩٨).

رابعاً: المراجع الأجنبية

- **The Encyclopedia Americana**, vol 18 (USA: Grolier Incorpanated, 1981).

خامساً: البحوث:

- درويش ، أحمد ، " المناخ العلمي والأدبي في تاريخ صور " ، **مجلة نزوى** ،(مسقط) العدد السابع ، يوليو ١٩٩٦.

- محمدين بن محمد ، علاقة الجزيرة العربي بشرق أفريقيا ، **مجلة الدارة الرياض** ، تصدر عن دائرة الملك عبدالعزيز، (الرياض) العدد الثاني،السنة الثانية، يوليو ١٩٧٦.

سادساً: الرسائل الجامعية:

- عبد الحسين ، فاضل محمد ، " **العلاقات البريطانية العُمانية ١٩١٣-١٩٣٩** " ، (رسالة دكتوراة-غير منشورة) ، كلية الآداب والعلوم الإنسانية ، جامعة محمد الخامس، الرباط ، المغرب ، ١٩٩٤-١٩٩٥.

- العيساوي ، مصلح محمد عبد ، " **التطورات الداخلية في عُمان وعلاقاتها الداخلية ١٨٨٨-١٩١٣م** ، (رسالة ماجستير-غير منشورة) كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٩٢.

- المانعي ، سعيد بن سالم بن محمد ، **" الحياة الاجتماعية والاقتصادية في عُمان (١٨٦٢-١٩١٣)** " ، (رسالة ماجستير-غير منشورة) ، قسم التاريخ ، جامعة اليرموك ، الأردن ٢٠٠٥.

- المشهداني ، خليل إبراهيم صالح " التطورات السياسية في عُمان وعلاقاتها الخارجية ١٩١٣-١٩٣٢ "، (رسالة ماجستير-غير منشورة) ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، العراق ١٩٨٦.

- الهاشمي ، رحيم كاظم ، تجارة الأسلحة في الخليج العربي ١٨٨٨-١٩١٤ ، (رسالة ماجستير-غير منشورة) ، كلية الآداب ، جامعة البصرة ، العراق ١٩٩٢.

سابعاً: الصحف والجرائد:

- جريدة الشبيبة .

- صحيفة الخليج .

ثامناً: المقابلات الشخصية :

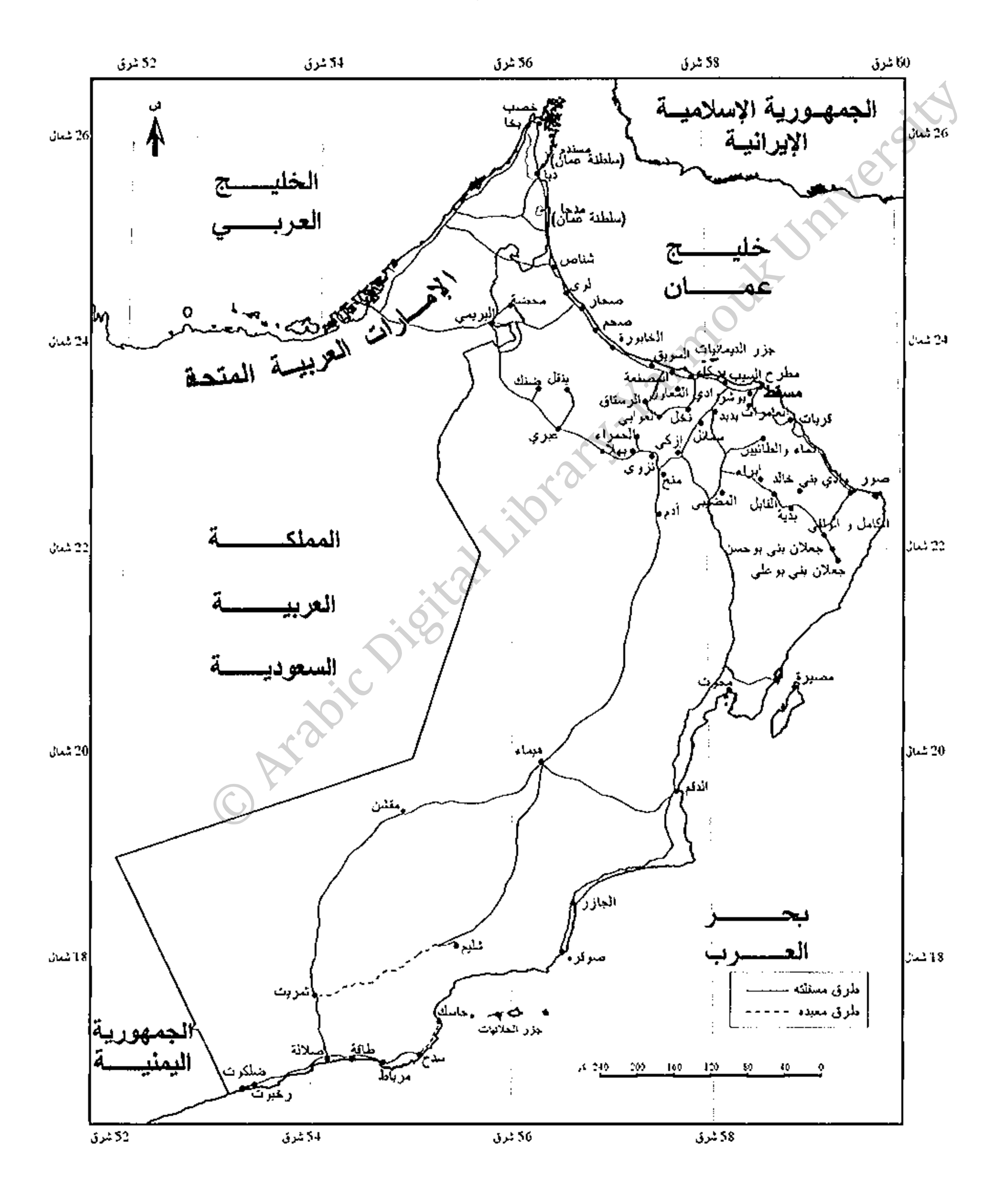
- مقابلة مع النوخذا سعيد بن حميد العريمي ، صور، سلطنة عمان ، ٢٠٠٧/٦/٣، أذن بإشارة إليها.

تاسعاً: مواقع الأنترنت :

-http://www.alhandasa.net/forum/archive/index.php/t-53797.html-

الملاحق

ملحق رقم (١)



52 شرق
54 شرق
56 شرق
58 شرق
60 شرق
26 شمال
24 شمال
22 شمال
20 شمال
18 شمال
الجمهورية الإسلامية الإيرانية
الخليج العربي
خليج عمان
الإمارات العربية المتحدة
المملكة العربية السعودية
بحر العرب
الجمهورية اليمنية
خصب
بخا
دبا
شناص
صحار
صحم
الخابورة
السويق
مسقط
البريمي
محضة
عبري
الحمراء
بهلا
نزوى
منح
أدم
الرستاق
نخل
سمائل
إزكي
قريات
صور
إبراء
القابل
بدية
المضيبي
جعلان بني بو حسن
جعلان بني بو علي
مصيرة
محوت
هيماء
الدقم
مقشن
الجازر
صوقرة
شليم
ثمريت
حاسك
جزر الحلانيات
صلالة
طاقة
مرباط
سدح
ضلكوت
رخيوت
طرق مسفلته
طرق معبده

ملحق رقم (٢)

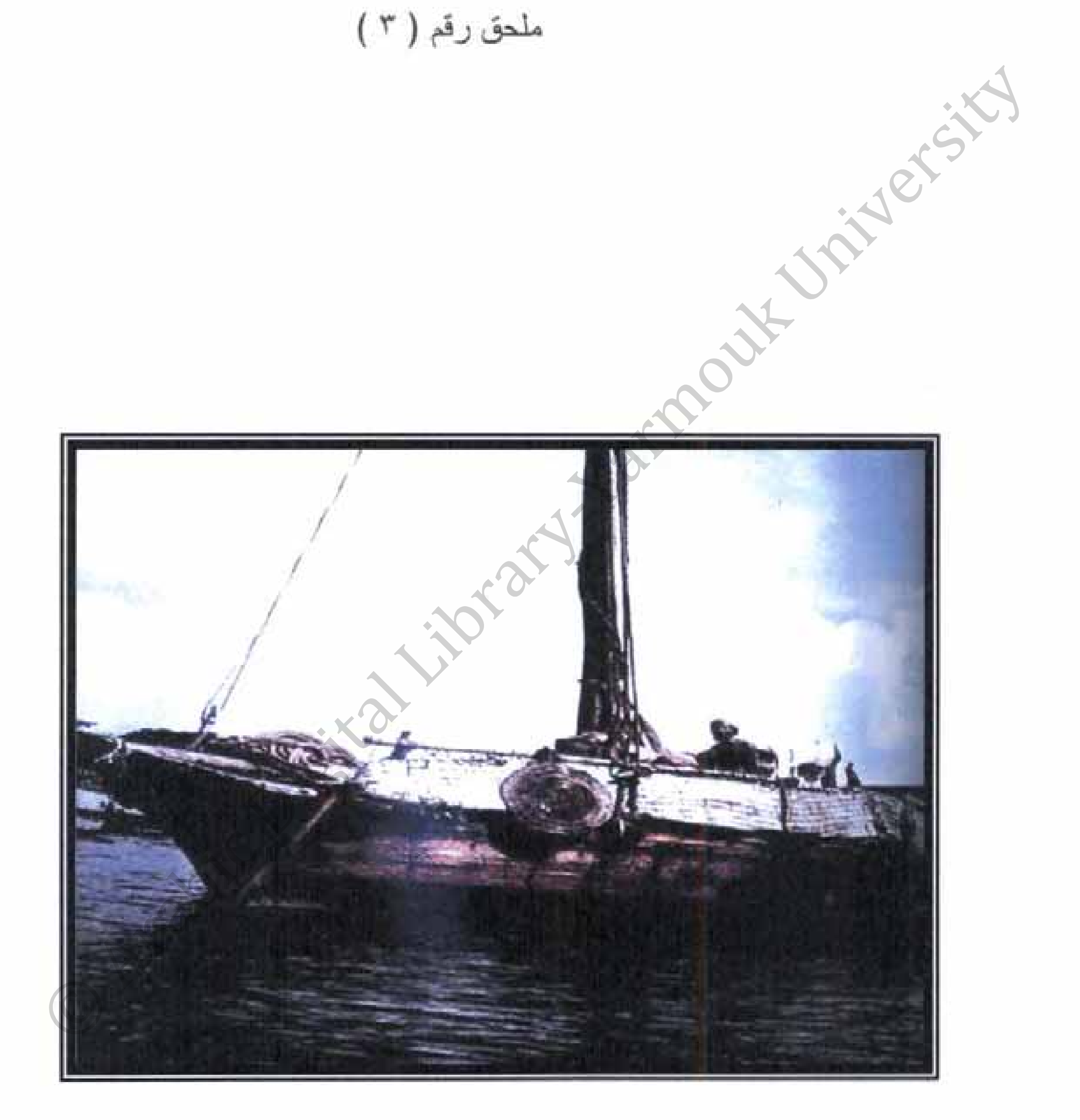


أخوار صور الثلاثة"



صورة جوية لمدخل خور البطح وراس الميل

ملحق رقم (٣)



مركب البدن

ملحق رقم (٤)

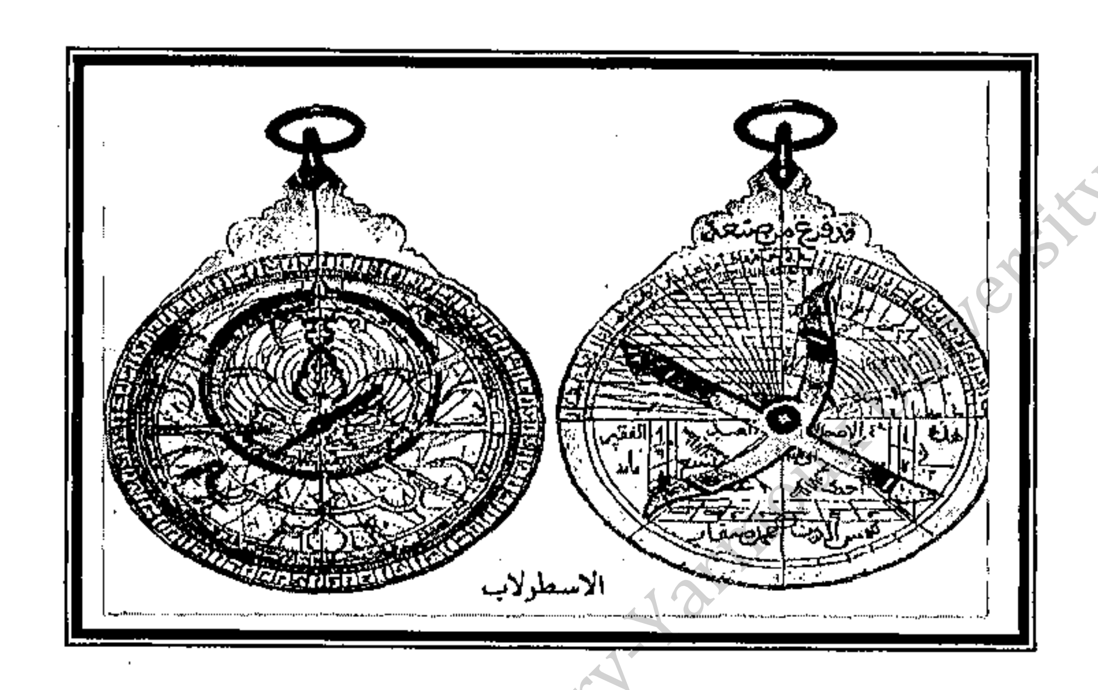


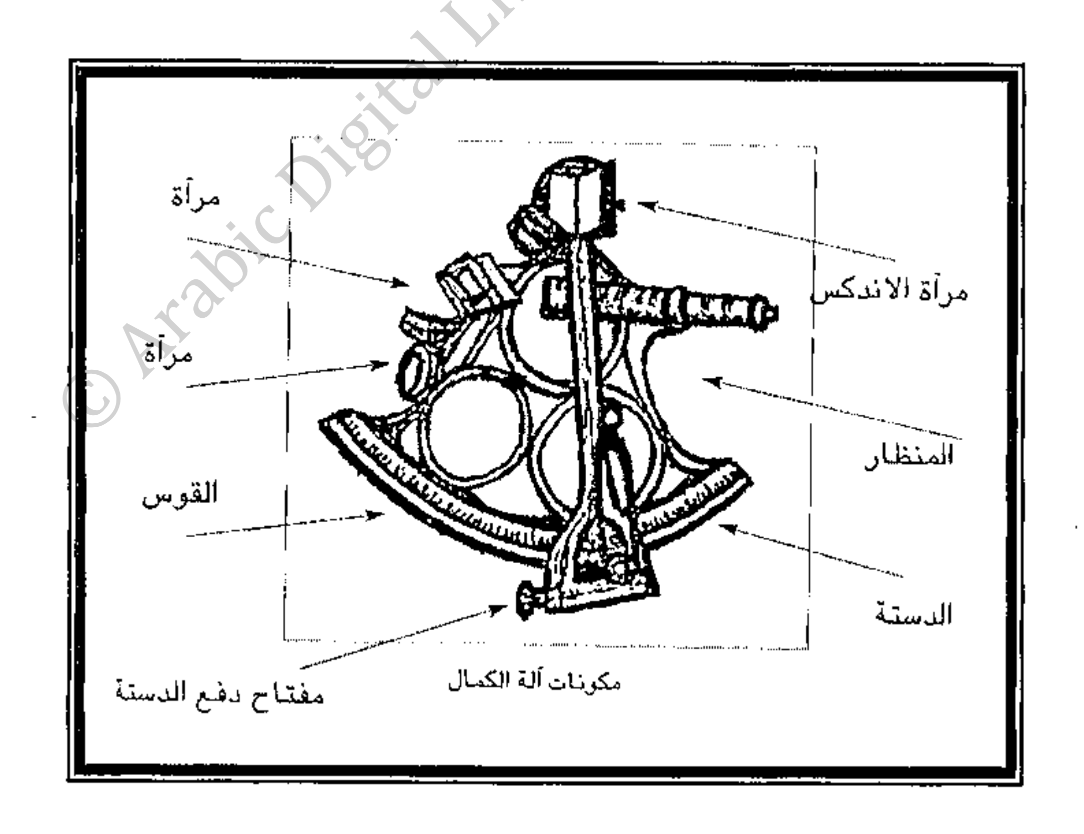
راس صدر الغنجه (قبيت)

غفلة
حطبة البنديرة
شانده
غص
كيتات
النوافذ الخلفية

دفر الغنجة (المؤخرة)

ملحق رقم (٥)


الاسطرلاب



مكونات آلة الكمال

ملحق رقم (٦)

باسماء النواخذا الذين عاصروا فترة الدراسة (١٨٨٨-١٩١٣م)

م	اسماء النواخذا	الفترة التي عاش فيها
١-	إبراهيم بن فيروز بن عبد الله المخيني	(١٨٤٥ – ١٩٦٥م)
٢-	إسماعيل بن بخيت بن رأس المال المخيني	(١٨٧٥ – ١٩٥٠م)
٣-	أنور بن عبد الله بن أحمد الذهب	(١٨٨٢ – ١٩٦٧م)
٤-	جمعة بن خميس بن سعيد بن مبارك المخيني	(١٨٩٠ – ١٩٦٥م)
٥-	جمعة بن راشد ود عيد العريمي	عاش حتى بداية القرن العشرين
٦-	جمعة بن سالم بن سعيد بن تباع الفارسي	(١٨٦٠ – ١٩٥٥م)
٧-	جمعة بن سالم بن سعيد آل فنه العريمي	(١٨٨٣ – ١٩٥٨م)
٨-	جمعة بن سعيد بن بخيت الدهمشي العريمي	عاش حتى بداية القرن العشرين
١٠-	جمعة بن سعيد بن حمد العلوي	(١٨٨٠ – ١٩٧٠م)
١١-	جمعة بن سعيد ود بلال المخيني	(١٨٤٥ – ١٩٢٩م)
١٢-	جمعة بن سليم بن ناجم القعدوي العلوي	(١٨٨٤ – ١٩٧٤م)
١٣-	جـمعة بن مبـارك الغيـلانـي	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
١٤-	جمعة بن مبارك مريود ود عيد العريمي	توفى عام ١٩٤٨م
١٥-	جمعة بن محمد بن حمد الدحام الغيلاني	(١٨٤٢ – ١٩٢٢م)
١٦-	جمعة بن مسلم بن جمعة بن سليم القعدوي	عاصر فترة الدراسة
١٧-	جمعة بن ناصر بن محمد بن ناجم الغيلاني	(١٨٥٢ – ١٩٤٢م)
١٨-	حمد بن جاسم المديلوي الفارسي	(١٨٧٩ – ١٩٥٩م)
١٩-	حمد بن خلفان بن حمد بلال المخيني	(١٨٨٩ – ١٩٨٢م)
٢٠-	حمد بن خميس ود خلفان بن ناجم العريمي	توفى عام ١٩٠٤م
٢١-	حمد بن سالم بن راعي دنيسة الغيلاني	(١٨٨٠ – ١٩٧٥م)
٢٢-	حمد بن سالم بن صالح الهزيمي المخيني	(١٨٩٠ – ١٩٩٨م)

* **ملاحظة:** الجدول من من إعداد الباحث.

تابع ملحق رقم (٦)

باسماء النواخذا الذين عاصروا فترة الدراسة (١٨٨٨-١٩١٣م)

م	اسماء النواخذا	الفترة التي عاش فيها
٢٣-	حمد بن عقيل المهدلي	عاصر فترة الدراسة
٢٤-	حمد بن محمد ن رشد آل فنه العريمي	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
٢٥-	حمد بن مسلم بن جمعة العلوي	عاصر فترة الدراسة
٢٦-	حمد بن ناجم بن عبد الله الغيلاني	(١٨٧٢ - ١٩٥٧م)
٢٧-	حمد بن يوسف بن حمد بن ماجد السناني	عاصر فترة الدراسة
٢٨-	حمدان بن محمد بن أحمد الذهب	(١٨٧٦ - ١٩٥٥م)
٢٩-	خلفان بن سعيد بن حمد العلوي	(١٨٨٨ - ١٩٧٨م)
٣٠-	خميس بن جمعة بن سليم القعدوي العلوي	(١٨٥٣ - ١٩٤٣م)
٣١-	خميس بن جمعة بن محمد الجوي العريمي	(١٨٨٠ - ١٩٦٠م)
٣٢-	خميس بن خلفان بن ناجم العريمي	عاصر فترة الدراسة
٣٣-	خميس بن سالم بن سعيد السراي العلوي	(١٨٥٥ - ١٩٣٥م)
٣٤-	خميس بن سعيد بن مبارك المخيني	(١٨٦٢ - ١٩٤٢م)
٣٥-	خميس بن سعيد بن ناصر غبار آل فنه العريمي	(١٨٧٣ - ١٩٦٣م)
٣٦-	خميس بن علي بن خميس ولد شيله القاسمي	(١٨٨٠ - ١٩٦٥م)
٣٧-	خميــس بن مســلم	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
٣٨-	راشــد بن جــمعــة	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
٣٩-	راشــد بن حمد الغيلاني	(١٨٦٣ - ١٩٣٨م)
٤٠-	راشد بن حمد بن عبد الله بن جويد الغيلاني	(١٨٦٧ - ١٩٥٧م)
٤١-	راشــد بن خميــس	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
٤٢-	راشد بن خميس بن أبو بكر الغيلاني	(١٨٨١ - ١٩٦٦م)
٤٣-	راشد بن سليم بن ثابت المخيني	(١٨٤١ - ١٩٢١م)

* **ملاحظة:** الجدول من إعداد الباحث.

تابع ملحق رقم (٦)

باسماء النواخذا الذين عاصروا فترة الدراسة (١٨٨٨-١٩١٣م)

م	اسماء النواخذا	الفترة التي عاش فيها
٤٤-	راشد بن مبارك بن سالم المغيرفي	(١٨٨٣ – ١٩٧٣م)
٤٥-	راشد بن مبارك بن سعيد الغيلاني (غبار)	(١٨٧٤ – ١٩٤٤م)
٤٦-	راشد بن محمد الروتلي	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
٤٧-	سالم بن جمعة بن سليم القعدوي العلوي	(١٨٢٦ – ١٩٢٦م)
٤٨-	سالم بن حمد بن جاسم المخيني	(١٨٦٤ – ١٩٤٩م)
٤٩-	سالم بن خميس بن خلفان بن ناجم العريمي	توفى عام ١٩٠٤م
٥٠	سالم بن خميس بن راشد ود عوشه العلوي	(١٨٧٢ – ١٩٥٢م)
٥١-	سـالم بن سـعد	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
٥٢-	سالم بن سعيد بن مبارك المخيني	(١٨٧٢ – ١٩٤٦م)
٥٣-	سالم بن سليم ولد سهيلة العريمي	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
٥٤-	سالم بن عبد الله بهوان المخيني	(١٨٧٢ – ١٩٥٩م)
٥٥-	سالم بن عبد الله بن صالح بن جويد الغيلاني	(١٨٥٣ – ١٩٦٣م)
٥٦-	سالم بن عبيد ود عيد العريمي	(١٨٥٩ – ١٩٠٤م)
٥٧-	سالم بن مبارك بن الرزيقي العريمي	عاصر فترة الدراسة
٥٨-	سالم بن محمد الفارسي	عاصر فترة الدراسة
٥٩-	سالم بن محمد بن رشاد العريمي	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
٦٠-	سالم بن محمد بن سالم بن حمد السناني	(١٨٧٠ – ١٩٥٠م)
٦١-	سالم بن مسلم بن ربيع المخيني	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
٦٢-	سعيد بن جمعة بن سليم العلوي	(١٨٤٩ – ١٩٣٤م)
٦٣-	سعيد بن حمد بن عبد الله بن جويد الغيلاني	(١٨٥٤ – ١٩٤٧م)
٦٤-	سعيد بن حمد بن ماطر التمامي	عاصر فترة الدراسة

* **ملاحظة:** الجدول من إعداد الباحث.

تابع ملحق رقم (٦)

باسماء النواخذا الذين عاصروا فترة الدراسة (١٨٨٨-١٩١٣م)

م	اسماء النواخذا	الفترة التي عاش فيها
-٦٥	سعيد بن خميس بن سعيد الفارسي	(١٨٧٠ – ١٩٥٥م)
-٦٦	سعيد بن راشد ود الطريفي المخيني	(١٨٧٢ – ١٩٥٢م)
-٦٧	سعيد بن راشد ود عبد العريمي	(١٨٦٨ – ١٩٥٨م)
-٦٨	سعيد بن سالم أبو عبيد السناني	(١٨٧٩ – ١٩٦٩م)
-٦٩	سعيد بن سالم بن مبارك بن جويد الغيلاني	(١٨٥١ – ١٩٣١م)
-٧٠	سعيد بن عبد الله بن حمد بهوان المخيني	(١٨٨٣ – ١٩٦٨م)
-٧١	سعيد بن عبد الله بن محمد آل فنه العريمي	(١٨٧٦ – ١٩٠٦م)
-٧٢	سعيد بن مبارك ولد سداح العريمي	(١٨٥٠ – ١٩٤٠م)
-٧٣	سعيد بن محمد بن مسعود الغيلاني	عاصر فترة الدراسة
-٧٤	سعيد بن مسلم بن مسعود العلوي	(١٨٤٩ – ١٩٢٤م)
-٧٥	سلطان بن جمعة بن علي الغيلاني	(١٨٧١ – ١٩٤١م)
-٧٦	سلطان بن علي بن محمد بن سلطان العلوي	(١٨٧٤ – ١٩٤١م)
-٧٧	سلطان بن محمد بن حمد ولد سامه الغيلاني	(١٨٧٣ – ١٩٦١م)
-٧٨	سليم بن ثابت المخيني	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
-٧٩	سليم بن جمعة بن سليم ود عبود الغيلاني	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
-٨٠	سليم حمد سالم ود حريز الحتروشي العريمي	(١٨٧٤ – ١٩٦٤م)
-٨١	سليم بن عبد الله بن خميس آل فنه العريمي	عاصر فترة الدراسة
-٨٢	سيف بن سليمان الزهيبي	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
-٨٣	سيف بن ناصر بن ماجد السناني	(١٨٦٥ – ١٩٥٠م)
-٨٤	صالح بن عبد الله بن سالم ولد عتيق الفارسي	(١٨٧٩ – ١٩٥٦م)
-٨٥	صالح بن عبد الله بن سامين المتقوي العريمي	(١٨٦٧ – ١٩٤٢م)

* ملاحظة: الجدول من إعداد الباحث.

تابع ملحق رقم (٦)

باسماء النواخذا الذين عاصروا فترة الدراسة (١٨٨٨-١٩١٣م)

م	اسماء النواخذا	الفترة التي عاش فيها
-٨٦	صالح بن عبد الله بن سعيد بن ماجد السناني	(١٨٦٥ – ١٩٤٢م)
-٨٧	صالح بن عبد الله بن صالح بن جويد الغيلاني	عاصر فترة الدراسة
-٨٨	صالح بن محمد بن مبارك ود علوي المخيني	(١٨٦٥ – ١٩٥٠م)
-٨٩	عامر بن عيسى بن حمد بن تباع الفارسي	عاصر فترة الدراسة
-٩٩	عبد الله بن حمد بهوان المخيني	(١٨٠٠ – ١٨٩٥م)
١٠٠	عبد الله بن خاطر العريمي	(١٨٧٦ – ١٩٤٦م)
١٠١	عبد الله بن خميس بن علي بن ربيع المخيني	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
١٠٢	عبد الله بن خميس بن مسلم بن هزيم المخيني	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
١٠٣	عبد الله بن راشد بن محمد العلوي	عاصر فترة الدراسة
١٠٤	عبد الله بن سالم بن عيسى الفارسي	(١٨٧٠ – ١٩٥٥م)
١٠٥	عبد الله بن سعيد ولد صابر الرزيقي العريمي	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
١٠٦	عبد الله بن سلطان بن غابش المخيني	(١٨٨٩ – ١٩٥٠م)
١٠٧	عبد الله بن علي بن سلطان الغيلاني	(١٨٤٢ – ١٩٢٢م)
١٠٨	عبد الله بن مبار ولد سداح العريمي	(١٨٤٦ –١٩٣٦م)
١٠٩	عبد الله بن محمد بن خلفان بن راشد العلوي	(١٨٨٥ – ١٩٧٣م)
١١٠	عبد الله بن محمد بن راشد التمامي	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
١١١	عبد الله بن محمد بن مسلم العلوي	(١٨٨٢ – ١٩٧٢م)
١١٢	عبد الله بن ناصر بن محمد بن ناجم الغيلاني	(١٨٦٦ – ١٩٤٨م)
١١٣	علي بن أحمد الذهب	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
١١٤	علي بن حمد بن سالم ود حريز الحتروشي	(١٨٧٥ – ١٩٢٠)
١١٥	علي بن خميس بن علي القاسمي	(١٨١٢ – ١٨٩٢م)

* ملاحظة: الجدول من إعداد الباحث.

تابع ملحق رقم (٦)

باسماء النواخذا الذين عاصروا فترة الدراسة (١٨٨٨-١٩١٣م)

م	اسماء النواخذا	الفترة التي عاش فيها
١١٦	علي بن سعيد بن سالم التمامي	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
١١٧	علي بن مبارك بن حمد البلال الساعدي	(١٨٧٩ – ١٩٦٤م)
١١٧	علي بن محمد بن خميس الغيلاني	(١٨٧٧ – ١٩٥٢م)
١١٨	علي بن محمد بن مبارك آل فنه العريمي	(١٨٧٢ – ١٩٢٨م)
١١٩	علي بن محمد بن ود سامه الغيلاني	(١٨٨٤ – ١٩٤٤م)
١٢٠	علي بن محمد ود عيد العريمي	(١٨٨٥ – ١٩٦٥م)
١٢١	علي بن ناصر بن محمد بن ناجم الغيلاني	(١٨٨٠ – ١٩٦٧م)
١٢٢	علي بن ناصر بن مسعود الخضوري	(١٨٥٢ – ١٩٣٠م)
١٢٣	عيسى بن سلطان الحبشي المخيني	(١٨٧٠ – ١٩٥٥م)
١٢٤	مبارك بن جمعة بن علي سلطان الغيلاني	(١٨٧٦ – ١٩٤٦م)
١٢٥	مبارك بن حمد شعيلي المخيني	(١٨٤٠ – ١٩٤٢م)
١٢٦	مبارك بن حمد الرزيقي العريمي	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
١٢٧	مبارك بن سالم بن حمد العلوي	(١٨٧٣ – ١٩٦٨م)
١٢٨	مبارك بن سالم بن سعيد آل فنه العريمي	(١٨٧٧ – ١٩٦٢م)
١٢٩	مبارك بن سالم بن محمد العلوي	(١٨٦١ – ١٩٧٦م)
١٣٠	مبارك بن سليم بن خلفان المخيني	(١٨٦٠ – ١٩٤٥م)
١٣١	مبارك بن عبد الله بن سالم ولد عتيق الفارسي	(١٨٦٢ – ١٩٤٩م)
١٣٢	مبارك بن علي بن سالم العلوي	(١٨٧٣ – ١٩٣٣م)
١٣٣	مبارك بن علي بن سالم بن بخيت العلوي	(١٨٧٥ – ١٩٦٠م)
١٣٤	مبارك بن محمـــد العامـــري	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
١٣٥	مبارك بن محمد بن بخيت العلوي	(١٨٨٠ – ١٩٦٣م)

* **ملاحظة:** الجدول من إعداد الباحث.

تابع ملحق رقم (٦)

بأسماء النواخذا الذين عاصروا فترة الدراسة (١٨٨٨-١٩١٣م)

م	أسماء النواخذا	الفترة التي عاش فيها
١٣٦	مبارك بن محمد بن مبارك بن جويد الغيلاني	(١٨٥٦ – ١٩٧٢م)
١٣٧	مبارك بن مكانده المخيني	(١٨٩٠ – ١٩٦٥م)
١٣٨	مبارك بن يوسف بن خميس ود الضالع العريمي	(١٨٨٢ – ١٩٥٩م)
١٣٩	محمد بن جمعة بن علي بن سلطان الغيلاني	(١٨٧٠ – ١٩٥٥م)
١٤٠	محمد بن جمعة بن سليم العلوي	(١٨٥٦ – ١٩٣٤)
١٤١	محمد بن حمد بن علي الغيلاني	(١٨٤٩ – ١٩٥٦م)
١٤٢	محمد بن خاطر بن رمضان العلوي	(١٨٣٦ – ١٩٥١م)
١٤٣	محمد بن خميس بن راشد العلوي	(١٨٥٠ – ١٩٢٠م)
١٤٤	محمد بن خميس الحاسب العريمي	(١٨٦٩ – ١٩٥٤م)
١٤٥	محمـد بن راشـد الروتلـي	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
١٤٦	محمد بن راشد بن حمد المالخي	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
١٤٧	محمد بن راشد ود عيد العريمي	(١٨٦٥ – ١٩٥٠م)
١٤٨	محمد بن سالم بن راشد الصقلاوي المخيني	(١٨٨٠ – ١٩٦٨م)
١٤٩	محمد بن سالم راعي دنيسة الغيلاني	(١٨٨٥ – ١٩٧٠م)
١٥٠	محمد بن سليم بن عبود الغيلاني	عاصر أزمة الاعلام الفرنسية
١٥١	محمد بن صالح بن سعيد بن تباع الفارسي	(١٨٧٢ – ١٩٥٢م)
١٥٢	محمد بن عبد الله بن أحمد الذهب	(١٨٧٠ – ١٩٦٥م)
١٥٣	محمد بن عبد الله بن حمد بهوان المخيني	(١٨٨٠ – ١٩٥٧م)
١٥٤	محمد بن عبد الله بن خميس المديلوي الفارسي	(١٨٧٤ – ١٩٤٤م)
١٥٥	محمد بن عبد الله بن سلطان الغيلاني	(١٨٣٢ – ١٩١٧م)
١٥٦	محمد بن علي بن خميس ود شبيله القاسمي	(١٨٧٥ – ١٩٧٢م)

* **ملاحظة:** الجدول من إعداد الباحث.

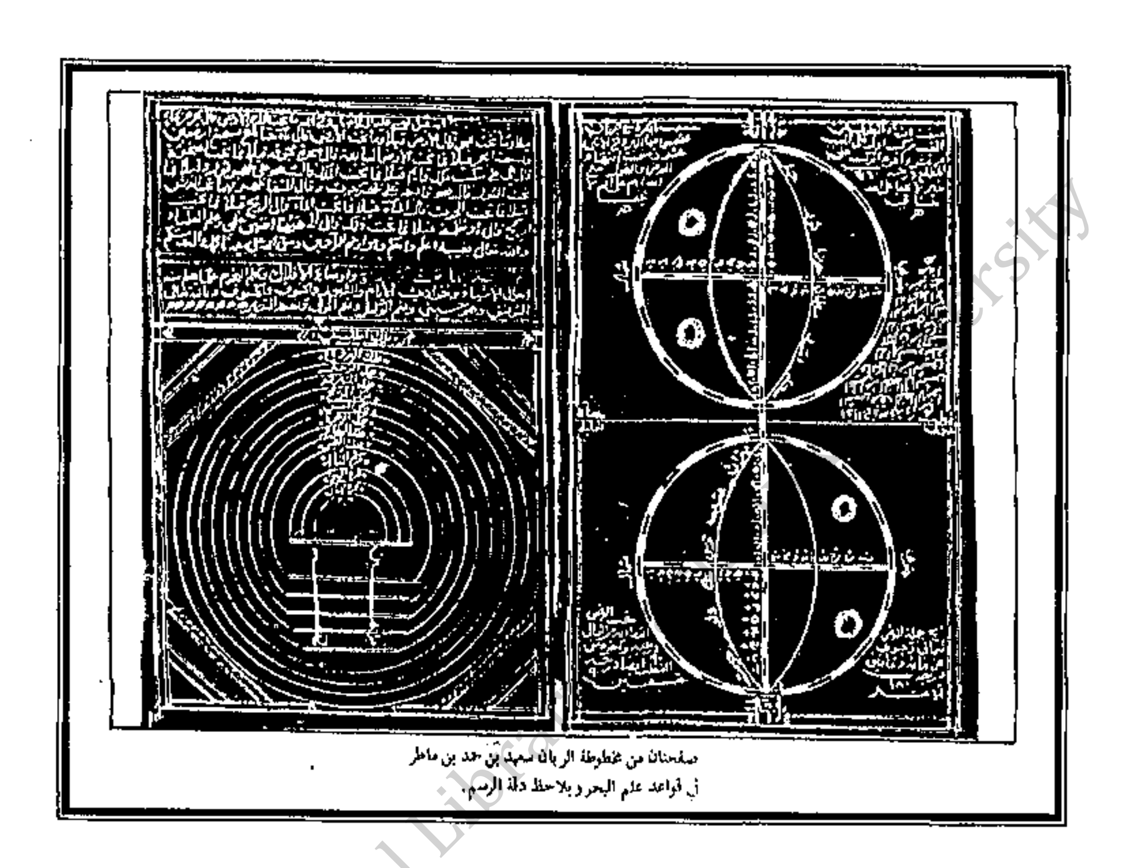
تابع ملحق رقم (٦)

باسماء النواخذا الذين عاصروا فترة الدراسة (١٨٨٨-١٩١٣م)

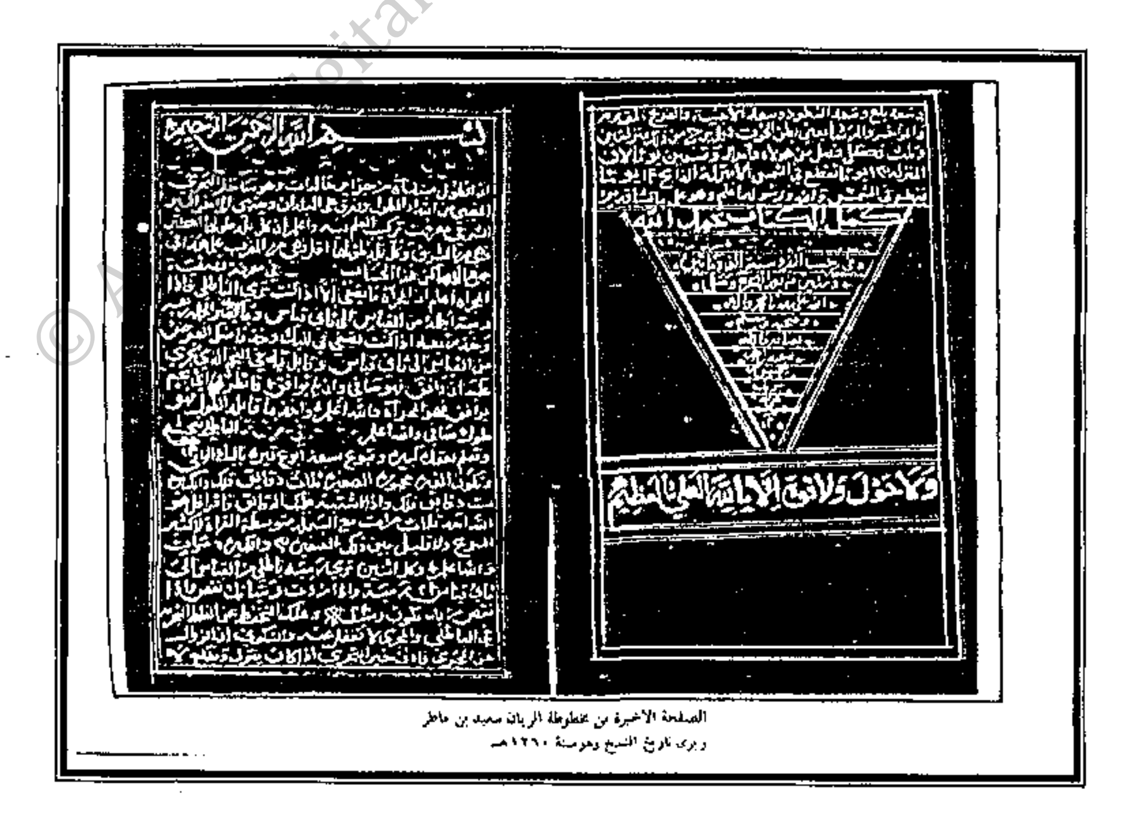
م	اسماء النواخذا	الفترة التي عاش فيها
١٥٧	محمد بن ماجد بن سالم المرزوقي	(١٨٥٠ – ١٩٣٠م)
١٥٨	محمد بن مبارك آل فنه العريمي	(١٨٥٢ – ١٩١٨م)
١٥٩	محمد بن مبارك بن سليم بن خلفان المخيني	(١٨٨٨ – ١٩٦٦م)
١٦٠	محمد بن مبارك بن محمد بن جويد الغيلاني	(١٨٢٨ – ١٩٤٣م)
١٦١	محمد بن مبارك مريود ود عيد العريمي	(١٨٥٦ – ١٩٥٥م)
١٦٢	محمد بن مبارك ود سداح العريمي	عاصر فترة الدراسة
١٦٣	مسلم بن جمعة بن سليم العلوي	(١٨٥٩ – ١٩٥٤م)
١٦٤	مسلم بن حمد بن سالم الكثيري الغيلاني	(١٨٣٠ – ١٩١٨م)
١٦٥	مسلم بن راشد بن خميس العلوي	(١٨٥٦ – ١٩٦١م)
١٦٦	مسلم بن سالم بن علي بن ربيع المخيني	(١٨٥٣ – ١٩٤٣م)
١٦٧	مسلم بن محمد بن مبارك بن جويد الغيلاني	عاصر فترة الدراسة
١٦٨	مسلم بن محمد بن مكردم المخيني	(١٨٨٠ – ١٩٥٥م)
١٦٩	ناجم بن سعيد بن محمد البلال المخيني	(١٨٦٨ – ١٩٤٣م)
١٧٠	ناجم بن علي المدهوشي المخيني	(١٨٧٦ – ١٩٧١م)
١٧١	ناصر بن راشد بن خميس العلوي	(١٨٦٥ – ١٩٦٥م)
١٧٢	ناصر بن علي بن ناصر الخضوري	(١٨٧٠ – ١٩٦٢م)
١٧٣	ناصر بن محمد بن جمعة بن سليم العلوي	(١٨٥٦ – ١٩٣٤م)
١٧٤	ناصر بن محمد بن مبارك بن جويد الغيلاني	(١٨٦٨ – ١٩٥١م)
١٧٥	ناصر بن محمد بن مبارك آل فنه العريمي	(١٨٨١ – ١٩٥٦م)
١٧٦	هاشم بن محمد بن أحمد الذهب	(١٨٨٤ – ١٩٧٢م)
١٧٧	يوسف بن خميس بن ناجم ود الضالع العريمي	(١٨٥٧ – ١٩٣٢م)

* **ملاحظة:** الجدول من إعداد الباحث.

ملحق رقم (٧)



صفحتان من مخطوطة الربان سعيد بن حمد بن ماطر
في قواعد علم البحر ويلاحظ دقة الرسم.



الصفحة الأخيرة من مخطوطة الربان سعيد بن ماطر
ويرى تاريخ النسخ وهو سنة ١٢٦٠هـ

ملحق رقم (٨)



من مخطوطة «معدن الأسرار في علم البحار»
للنوخذا / ناصر بن علي بن ناصر الخضوري

ملحق رقم (٩)

LETTRE DU LIEUTENANT DE VAISSEAU PINEL,
COMMANDANT LE *GABES*,
AU MINISTRE DE LA MARINE

En mer, le 12 mars 1898

La visite d'un bâtiment de guerre français à Mascate est on ne peut plus opportune en raison des événements et des intrigues qui se déroulent auprès du Sultan. Les sentiments du Sultan et de la plus grande partie de la population sont bien moins sympathiques aux Anglais qu'aux Français, en qui ils ne craignent pas des maîtres futurs.

La France s'est montrée trop indifférente en arborant fort rarement son pavillon et en attendant 1894 pour installer un vice-consulat. M. Ottavi a tiré le meilleur parti possible de sa difficile *situation par rapport aux consuls anglais et américain. L'ingérence* anglaise a diminué les pouvoirs de l'Imam qui n'a plus ni flotte ni armée et les cheikhs ne reconnaissent pas sérieusement son autorité.

Au cours des visites que M. Pinel a faites au Sultan, ce dernier a *proposé à la France l'acquisition d'un dépôt de charbon*, ce qui lui donnerait l'occasion de faire venir plus souvent ses bâtiments à Mascate. Le Sultan a fait de nombreux cadeaux à M. Pinel, dont un sabre ancien.

Le lieutenant de vaisseau Pinel s'est ensuite rendu à Sour, qui est, après Mascate, la ville la plus commerçante de l'Oman. Les boutres francisés servent les intérêts du commerce français en visitant fréquemment les colonies de l'Océan Indien.

La France devrait favoriser ce commerce en défendant énergiquement les boutres, porter ses vues sur le cap Ras-el-Hadd qui est la clé du Golfe Persique. Enfin, la ligne des Messageries maritimes aurait intérêt à reprendre la ligne de Mascate.

Serv. Hist. Marine, BB4 1311, doc. n° 34.

190 bis

ملحق رقم (١٠)

LETTRE DE M. CHEVALIER, CAPITAINE DE FREGATE,
AU MINISTRE DE LA MARINE

A bord du Troude, *le 28 mars 1895*

Au cours du passage du *Troude* à Sour, l'accueil enthousiaste que lui a réservé la population a montré combien était présente l'influence des boutriers français. Le meilleur moyen d'encourager cette recherche de la protection française serait d'envoyer plusieurs fois par an un bâtiment français à Mascate et à Sour.

Aff. Etr., NS Mascate vol. I, f° 218 à 222.

172

EXTRAIT DU TELEGRAMME DU GOUVERNEUR D'OBOCK

Le 2 avril 1895

Les incidents de Mascate sont terminés mais la question des indemnités aux sujets anglais demeure et risque de porter le Gouvernement indien à prendre gage sur le territoire du Sultan.

Aff. Etr., NS Mascate vol. I, f° 174.

173

86

اعلان

من فيصل بن تركي

الى كافة من يراه فاعلاما لكم واستشهاداً من جهة الواقع في الايام

السابقة بعض المشكلات في بلادي من سبب اعطاء دولة فرنسا لبعض الناس الذينهم من رعايانا لافوال
والبيارق وقد طلبت من الدولة الانكليزية بان تجتهد لاقامة انفصال كامل مع الدولة الفرنساوية في كل
ما يتعلق بهذه المسئلة فاتفقتا الدولتان المذكورتان الى ان رفعتا القضية الى مجلس المحاكمة
في الهيك وبما صدر من فتوى المجلس هو هذا

اولا قبل تاريخ ثاني كانون الثاني سنة ١٨٩٢ كان لدولة فرنسا حق ان تعطي لبعض مراكب
تبعة سلطان مسقط اذن تعليق العلم الفرنساوي لان هذه الدولة ما كانت مربوطة الا بالقوانين
والنظامات الموجودة عندها

ثانيا اصحاب المراكب الذين اخذوا من دولة فرنسا قبل سنة ١٨٩٢ اذن تعليق العلم الفرنساوي
يدومون على هذا الحال الى مدة غير محدودة متى ما تحفظ دولة فرنسا هذا الاذن لصاحبه

ثالثا بعد تاريخ كانون الثاني سنة ١٨٩٢ ما كان حق لدولة فرنسا ان تعطي اذن تعليق
العلم الفرنساوي لبعض مراكب التي هي مال تبعة حضرة سلطان مسقط الا بالشرط ان اصحاب
المراكب يثبتون ان يعتبروا بصفة الحماية من جانب دولة فرنسا قبل سنة ١٨٦٣

رابعا المراكب التي نعم عنها الحكم التي هو ما ذونة كما ذكر آنفا لتعليق العلم الفرنساوي

تابع ملحق رقم (١١)

عندها حق لا يفتش فيها حسب المعاهدة بين دولتي فرنسا ومسقط المنعقدة ١٧ تشرين الثاني سنة ١٨٤٤ وهذا الحق جاري في البحار المتصلة لحدود سلطنة مسقط

خامساً اذن تعليق العلم الفرنساوي لا يصير انتقاله او تسليمه لغير شخص او لغير مركب وان كان صاحب هذا المركب والمركب الاول فرد شخص

سادساً تبعة سلطان مسقط الذين هم اصحاب او رؤساء مراكب الخشب المأذونين لرفع علم فرنسا او يكونون اعضاء طوايف تلك المراكب او يكونون مع عايلتهم لا يتصرفون في حق الاجانب من سبب هذا الاذن ولا يكونون خارج عن حكم حضرة سلطان مسقط وخصوصاً خارج حاكميته

فبناء على هذه الفتوى اتفقتا الدولتان على هذا الترتيب الذي سنذكره

اولاً قايمة اسماء عايانا الذين يكون لهم الاباحة لرفع بيرق فرنسا على الخشب المكتوبة اسماؤها اذ لا اباحة لغير هؤلاء

	اسماء الاشخاص	اسماء الخشب
١	محمد عبد الله سلطان العيلاني	السلامتي فتح الخير المتسهل فتح المعين
	عبد الله حميس علي المخيني	فتح الكريم مارتسيل سعد الكريم الطاووس
٣	عبد الله حميس مسلم المخيني	فتح الخير فتح الكريم
٤	سالم سليم ولد سهيل العريمي	فتح الخير السلامتي
٥	جمعه سعيد ولد بلال العريمي	الجوهر
٦	سالم محمد بن راشد العريمي	جاد الكريم

تابع ملحق رقم (١١)

٨٢

	اسماء الاشخاص	اسماء الخشب
٧	السيد علي بن احمد الذهب	سبحان فتح الخير
٨	سالم بن مسلم بن ربيع المجيني	الزاهر
٩	سليم بن ثابت المجيني	فتح الخير سعد الكريم
١٠	عبد الله بن محمد ولد رزيق العولي	المتفضل
١١	عبد الله بن سعيد ولد صابر	سعد السلام
١٢	سيف بن سليمان الزهيبي	التسهيل
١٣	عبد الله بن محمد بن راشد النامي	فتح الخير فتح الرحمن

ثانيا لهولاء الاشخاص المذكورين لا بأس برفع العلم الفرنساوي على محل يستبدلونه عوضا عن خشبة باعها او مفقودة او انكسرت عليه من هذه الخشب المذكورة اما زيادة عن العدد المذكور فلا

ثالثا اذا مات شخص من هولاء الاشخاص المذكورين فلا بأس برفع العلم الفرنساوي على الخشبة التي مات صاحبها فمع موته تنعدم الاباحة

رابعا ان كل شخص من الاشخاص المذكورة اذا اراد ان يرجع البيرق الفرنساوي فعليه الا بأس في ترجيعه على قنصل فرنسا

خامسا انه ممنوع لكل شخص من هولاء الاشخاص المذكورين في اعطاء البيرق الفرنساوي لغيره ومن خالف ذلك باعطاء غيره فالعقوبة على المعطي والمستعطي

سادسا بموجب الفصل السادس ايضا من مجلس الهيك ان هولاء الاشخاص المذكورين اهل الخشب والمولعين والبحرية ما داموا في البر فيكونوا تحت حكومتي فقط ولكن اذا وقع امر فيما بينهم من الدعاوي والجنايات وهم في خشبة من الخشب المذكورة والعلم الفرنساوي منصوب عليها وهي في البحر او في البحور المنفصلة بحدود نا فبعد رجوع تلك الخشبة الى عمان سيتفحص في المسئلة القنصل الفرنساوي وان كان لازم ان يرسل لنا المجرمين لاجل عقوبته

تابع ملحق رقم (١١)

ثامنًا اذا خرجت خشبة من الخشب المذكورة في هذه القائمة من تصرف صاحبها ودخلت في تصرف غير الذي لها الاباحة لرفع البيرق الفرنساوي فلا يمكن رفع البيرق الفرنساوي عليها بعد تنقيلها لانه بموجب معاهدة انعقدت في مسقط بين الدولتين الانكليزية والفرنساوية سنة ١٩٠٤ مسيحية مطابق سنة ١٣٢٢ هجرية اتفق ان يكون بعض رعايا مسقط تحت حماية دولة فرنسا مادامهم في قيد الحياة ونحن هولاء ستة انفار بين ددوا في بعض الاوقات للاعمان فلنذكر اسمائهم في هذا الاعلان مع الخشب التي تخصهم

	اسماء الاشخاص	اسماء الخشب
١	محمد بن سليم ولد عبود الغيلاني	شمس لطيف فتح الخير سمحان
٢	علي بن سعيد النمامي العلوي	
٣	محمد بن راشد المالحي	فتح الخير السلامتي التسهيله
٤	محمد بن راشد الرونلي	
٥	مبارك بن محمد العامري	ياسمين فتح السلام
٦	حميد بن مبارك الغيلاني	فتح الخير فتح السلام

واذا اخذ احد من رعايانا قولا من القنصل الفرنساوي لخشبة تخصه عارضًا علمه بان الخشبة المذكورة [illegible]

الملخص

تاريخ مدينة صور العُمانية البحري في عهد السلطان فيصل بن تركي (١٨٨٨م – ١٩١٣م)

تتناول هذه الدراسة الحديث حول فترة هامة من تاريخ مدينة صور وهي تاريخ المدينة البحري في عهد السلطان فيصل بن تركي وقد اشتملت هذه الدراسة على تمهيد وأربعة فصول بالإضافة على مقدمة وخاتمة.

ففي المقدمة تحدثت عن أهمية الموضوع والصعوبات التي واجهتني خلال عملية البحث ، ومنهجية الكتابة . كما قدمت تحليلاً لأهم الوثائق والمصادر التي اعتمدت عليها.

وفي الفصل التمهيدي عرضت للموقع الجغرافي للمدينة والعوامل الطبيعية التي جعلت من صور ميناء، كما قدمت دراسة للأوضاع في المدينة قبل عام ١٨٨٨م ، ووصف للمدينة والخدمات الرئيسية فيها.

وفي الفصل الثاني، عرضت للنشاط الصناعي في ميناء مدينة صور، فتكلمت عن صناعة السفن فيها، وأنواع السفن المستخدمة في التجارة، وأبرز الآلات البحرية المستخدمة.

أما الفصل الثالث فقد بحثت في التراث البحري لأهالي مدينة صور من ناحية الإرشاد والقباطنة والحياة الاجتماعية على ظهر السفينة.

وفي الفصل الرابع عرضت للعلاقات الفرنسية العُمانية وانعكاس ذلك على تجارة صور ١٨٨٨م-١٩١٣م، فتحدثت عن تطور العلاقات الفرنسية العُمانية وخاصة مسألة رفع الأعلام الفرنسية على السفن الصورية وموقف بريطانيا من هذه المسألة.

وفي الخاتمة عرضت لأهم النتائج التي توصلت إليها من الدراسة. وختمت الدراسة بمجموعة من الملاحق وقائمة للمصادر والمراجع

ABSTRACT

History of Omani Seaside City of Sour Under Sultan Faisal bin Turkey (1888-1913 A.D.)

This study addresses a major historical period of the city of Sur representing the marine history of the city under Sultan Faisal bin Turkey, which included a prelude, four chapters, in addition to introduction and conclusion .

The introduction is about the importance of this subject, difficulties faced during course of research, methodology, and analysis for major documents and resources referred to.

The prelude demonstrated geographical location of the city, and physical factors qualified the city of Sur as a seaport. Situation before 1888, city layout, and major services were all described.

Chapter two presented the industrial activity in seaport of city of Sur including shipbuilding, kinds of ships typically used in trade, and major sea equipment used.

Chapter three, on the other hand, investigated the marine folk of Sur, city population in terms of guidance, captains, and shipboard social life.

Chapter four is concerned with the French-Omani relations and their reflection on trade in Sur during 1888-1913 A.D. The development of such bilateral relations was elaborated, with special regard to the event of having French flag on the Sur's ships and attitude of Britain in that regard.

The conclusion included the most important findings and a number of indexes, resources and references.